

Universidad Nacional, Abierta y a Distancia



Diagnostico laboral, de movilidad vehicular y plan de mejoramiento de las zonas de permitido
parqueo (ZPP) en la ciudad de Villavicencio

Neyer Orlando Arias Baquero

Jorge Luis Pinto Pardo

Escuela de Ciencias Administrativas Contables,
Económicas y de Negocios
CEAD Acacias

Villavicencio

Mayo de 2017

Universidad Nacional, Abierta y a Distancia

Diagnostico laboral, de movilidad vehicular y plan de mejoramiento de las zonas de permitido
parqueo (ZPP) en la ciudad de Villavicencio

Proyecto presentado como requisito para optar al título de
Especialista en Gestión Público

Neyer Orlando Arias Baquero

Jorge Luis Pinto Pardo

Adelaida Cuellar Bahamon

Asesor de trabajo de grado

Escuela de Ciencias Administrativas Contables,

Económicas y de Negocios

CEAD Acacias

Villavicencio

Mayo de 2017

Nota de aceptación

Presidente del jurado

Jurado

Jurado

Villavicencio, Mayo de 2017.

Al colombiano que vive, sufre
y trabaja, para hacer de este, un
país productivo

Agradecimientos

A Dios primero

Por habernos permitido llegar hasta aquí, por no dejarnos desistir para lograr este objetivo, además de su infinita bondad, amor y misericordia; por fortalecer nuestros corazones y habernos puesto en el camino a aquellas personas que han sido soporte y compañía durante todo el periodo de estudio. Señor, bendícelas amen.

A nuestras familias, por la paciencia que tuvieron mientras dedicábamos largas horas de la noche frente al computador, por creer en nosotros y porque siempre recibimos su apoyo. Gracias muchas gracias.

A los Catedráticos de la Universidad Nacional, Abierta y a Distancia - UNAD-, por quienes hemos llegado a obtener los conocimientos necesarios para poder llevar con éxito este trabajo, especialmente a nuestra tutora, la doctora Adelaida Cuellar Bahamon, quien nos guio en la elaboración del proyecto, demostrando no solo su calidad académica, sino su calidez humana.

A todos aquellos familiares y amigos que saben quiénes son y que de alguna u otra manera han puesto su granito de arena... Gracias y bendiciones para todos.

Resumen

La creciente explosión demográfica en ciudades capitales de nuestro país, trae como consecuencia diversos problemas que afectan de manera directa o indirecta a sus habitantes y transeúntes; para ello los gobiernos en asociación con la empresa privada, implementan medidas de contingencia para reorganizar y lograr un mejoramiento de la calidad de vida de los ya mencionados habitantes. La presente investigación busca establecer si el actual convenio de las ZPP que se ejecuta por parte de la administración municipal de Villavicencio y la empresa privada desde el año 2013, no ha ofrecido los resultados esperados: Mejoramiento del flujo vehicular de la zona centro, creación de empleo a población vulnerable e informal y captación de recursos para mejoramiento de la malla vial. Lamentablemente los resultados esperados no se han logrado y existe descontento entre la comunidad y dentro de la misma Institución Pública que lidera la ciudad.

Soporta tal decisión el Artículo 313 de la Constitución Política Nacional – el cual dispone de facultades y deberes a los Concejos Municipales en relación con los planes de estacionamiento que pretendan implantarse en la respectiva jurisdicción y la Ley 105 de 1993 Artículo 28 que establece que los municipios y los Distritos, podrán establecer tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas.

Palabras claves: Zonas permitido parqueo ZPP, movilidad, empleo, informales, Estado, gobierno

Abstrac

The growing population explosion in the capitals of our country, brings with it several problems that affect directly or indirectly its inhabitants and bystanders; For governments in partnership with private enterprise, implement contingency measures to reorganize and achieve an improvement in the quality of life of already inhabitants.

The present search for the search establishes the real agreement of the ZPP that is expelled by the municipal administration of Villavicencio and the private company since 2013, has offered the expected results: Improvement of the flow of vehicles in the downtown area, Creating employment for vulnerable e informal population and information and raising of resources for the improvement of the road network. Justifications that took to the Council of the city of Villavicencio to create by municipal agreement this transcendental measure.

It supports such a decision of Article 313 of the National Political Constitution - which determines the powers and duties of the Municipal Councils in relation to the parking plans that they intend to implement in the respective jurisdiction and Law 105 of 1993 Article 28 which establishes that The municipalities and the Districts, the rate for the right of parking is fixed on the public roads.

Keywords: ZPP parking areas, mobility, employment, informal, State, government

Tabla De Contenido

	Pág.
Introducción	14
1. Planteamiento del problema	15
1.1 antecedentes del problema.....	15
1.2 Descripción del problema.....	18
1.3 Formulación del Problema.....	19
2. Justificación	20
2.1 Justificación teórica	20
2.2 Justificación Práctica	20
2.3 Justificación metodológica	20
3. Objetivos.....	22
3.1 Objetivo General.....	22
3.2 Objetivos Específicos.....	22
4. Marco referencial.....	23
4.1 Marco Teórico	23
4.2 Marco conceptual	27
4.3 Marco legal	28
4.3.1 Sentencia SU360 de 1999 (Nieto, 2002).....	28
4.3.2 Ley 1503 de 2011	29
4.4 Marco Geográfico	31
5. Metodología	33
5.1 Tipo de estudio realizado: no experimental, descriptivo	33
5.2 Tipos de información	33
5.3 Técnicas de recolección y análisis de la información	34
5.4 Población estudiada	34
5.4.1 Selección de la muestra	35
6. Diagnóstico de movilidad de Villavicencio	36
6.1 Respuesta de la encuesta aplicada a conductores de vehículos de servicio público y particular.	36

6.1.1 Diagnóstico.....	40
6.2 Respuesta de la encuesta realizada al personal de las zonas azules	41
6.2.1 Diagnóstico.....	47
6.3 Respuesta de la encuesta realizada a los usuarios de la vía.....	48
6.3.1 diagnostico	55
6.4 diagnóstico de movilidad Villavicencio	56
6.4.1 Inventario red vial de Villavicencio.	59
6.4.2 Caracterización de los flujos de tránsito vehicular.	63
7. Zonas de permitido parqueo de Villavicencio autorizadas según decreto 225-2013/311-2014	65
8. Conclusiones y Recomendaciones	69
8.1 Conclusiones	69
8.2 Recomendaciones	71
9. Plan de mejoramiento de las zonas de permitido parqueo	73
9.1 Objetivo	73
9.2 Parqueaderos	73
9.2.1 Parqueadero de varios niveles o pisos	74
9.2.2 Parqueo inteligente.....	75
9.3 Rendición de cuentas	77
9.4 La culturización ciudadana sobre el objeto y uso de las zonas de permitido parqueo.....	78
9.5 Descentralización de los entes administrativos de la ciudad y de la empresa privada y financiera	78
9.6 Avanzar en la descongestión del centro de la ciudad, trasladando las Z.P.P.....	79
9.7 Recurrir a otros medios de transporte, menos congestionantes y contaminantes	80
9.8 Establecer incentivos a propietarios de vehículos por aplicación de las normas de tránsito ...	80
9.9 Seguimiento y control al servicio que presta el consorcio a través de la ZPP	81
Referencias Bibliográficas	89
Anexos	

Lista de tablas

	Pág.
Tabla 1. Parámetros para obtención de la muestra.	35
Tabla 2. Sabe de las normas de tránsito vigentes.	36
Tabla 3. Respeta las normas de tránsito	37
Tabla 4. Imagen que tiene del departamento de tránsito en Villavicencio	38
Tabla 5. Con campañas de educación ciudadana es posible hacer que la movilidad de Villavicencio mejore.....	38
Tabla 6. Deben habilitar más vías en la ciudad para el tránsito vehicular.....	39
Tabla 7. Sexo del personal rotativo de las zonas azules	41
Tabla 8. Estrato del personal rotativo de las zonas azules	42
Tabla 9. Estado civil del personal rotativo de las zonas azules	43
Tabla 10. Nivel de estudios del personal rotativo de las zonas azules.....	43
Tabla 11. Vivienda del personal rotativo de las zonas azules	44
Tabla 12. Procedencia del personal rotativo de las zonas azules.....	45
Tabla 13. Cobertura en salud del personal rotativo de las zonas azules.....	46
Tabla 14. Considera ud que la congestión vehicular en Villavicencio, con respecto al año pasado (2015) es	48
Tabla 15. Piensa que la implementación de las ZPP en Villavicencio ha ayudado a descongestionar la zona centro	49
Tabla 16. Cree que el consorcio para las ZPP en Villavicencio ayudo a solucionar la problemática del desempleo.....	49
Tabla 17. por qué piensa que no	50
Tabla 18. por qué piensa que si	51
Tabla 19. usted sale al centro con frecuencia	51
Tabla 20. usted sale al centro a... ..	52
Tabla 21. cuando sale al centro lo hace en	53
Tabla 22. En el centro parquea en.....	53
Tabla 23. para sacar el pase - hizo el curso	54
Tabla 24. sabe usted que no se debe parquear en la vía pública en la zona centro?.....	55
Tabla 25. Planes de mejoramiento	82

Tabla 26. Cronograma de Actividades	92
---	----

Lista de figuras

	Pág.
Figura 1. Red vial total inventariada	16
Figura 2. Caracterización de los flujos de tránsito vehicular	17
Figura 3. Productos del Sistema de Información Geográfico Mapa de Caracterización Villavicencio	56
Figura 4. Productos Del Sistema De Información Geográfico Mapa de la estructura de Villavicencio	57
Figura 5. Mapa de Intersecciones semafóricas	57
Figura 6. Productos del sistema de información geográfico Mapa de red vial	58
Figura 7. Productos del sistema de información geográfico Mapa de Toponimia	58
Figura 8. Inventario de la Red Vial.....	59
Figura 9. Ejemplos resultados de la red vial inventariada estado del pavimento.....	59
Figura 10. Inventario de señales de tránsito red vial Inventariada	60
Figura 11. Inventario de Estacionamientos	60
Figura 12. Inventario de señales de tránsito red vial inventariada.....	61
Figura 13. Inventarios de Rutas	62
Figura 14. Inventario de intersecciones semafóricas	62
Figura 15. Caracterización de los flujos de tránsito vehicular	63
Figura 16. Caracterización de las velocidades de marcha y recorrido y tipo de vehículo	64
Figura 17. Plano de parqueadero de varios niveles	74

Lista de gráficas

	Pág.
Gráfica 1. Parque automotor de Villavicencio años 2011, 2012, 2013, 2014, 2015	16
Gráfica 2. Sabe de las normas de tránsito vigentes.	36
Gráfica 3. Respeta las normas de tránsito.....	37
Gráfica 4. Imagen que tiene del departamento de tránsito en Villavicencio	38
Gráfica 5. Con campañas de educación ciudadana es posible hacer que la movilidad de Villavicencio mejore.....	39
Gráfica 6. Deben habilitar más vías en la ciudad para el tránsito vehicular	40
Gráfica 7. Sexo del personal rotativo de las zonas azules.....	41
Gráfica 8. Estrato del personal rotativo de las zonas azules	42
Gráfica 9. Estado civil del personal rotativo de las zonas azules	43
Gráfica 10. Nivel de estudios del personal rotativo de las zonas azules	44
Gráfica 11. Vivienda del personal rotativo de las zonas azules	45
Gráfica 12. Procedencia del personal rotativo de las zonas azules	46
Gráfica 13. Cobertura en salud del personal rotativo de las zonas azules	47
Gráfica 14. Considera ud que la congestión vehicular en Villavicencio, con respecto al año pasado (2015) es	48
Gráfica 15. Piensa que la implementación de las ZPP en Villavicencio ha ayudado a descongestionar la zona centro	49
Gráfica 16. Cree que el consorcio para las ZPP en Villavicencio ayudo a solucionar la problemática del desempleo	49
Gráfica 17. por qué piensa que no	50
Gráfica 18. por qué piensa que si.....	51
Gráfica 19. usted sale al centro con frecuencia.....	52
Gráfica 20. usted sale al centro a... ..	52
Gráfica 21. cuando sale al centro lo hace en.....	53
Gráfica 22. En el centro parquea en	54
Gráfica 23. para sacar el pase - hizo el curso.....	54
Gráfica 24. sabe usted que no se debe parquear en la vía pública en la zona centro?	55

Introducción

Todas las ciudades en desarrollo presentan una problemática sobre la congestión vial, debido al aumento del parque vehicular que afecta las zonas más transitadas de la ciudad. Villavicencio no es la excepción; por la creciente congestión de la zona centro que presenta esta ciudad. La alcaldía municipal, ha querido encontrar soluciones, recurriendo a algunas estrategias que han dado buenos resultados en otros sitios del mundo, como España, Estados Unidos y Brasil, entre otros con la habilitación de espacios públicos como Zonas de Permitido Parqueo, realizando un contrato de concesión 0811 del 7 de Mayo de 2014 con el CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO – ZV.

Lamentablemente los resultados esperados no se han logrado y existe descontento entre la comunidad y dentro de la misma Institución Pública que lidera la ciudad, razón que motivo a los investigadores a presentar este proyecto sobre el Diagnostico laboral, de movilidad vehicular y plan de mejoramiento de las zonas de permitido parqueo (ZPP) en la ciudad de Villavicencio, a fin de develar si ¿La implementación del cobro por concepto de estacionamiento en las ZPP ha presentado soluciones para la movilidad en el centro de Villavicencio?.

El estudio se hace desde una metodología no experimental descriptivo, donde se aborda el problema con la población directamente afectada (conductores de vehículos público y particular, y recaudadores de zona), para proponer un plan de mejoramiento sobre los hallazgos encontrados.

1. Planteamiento del problema

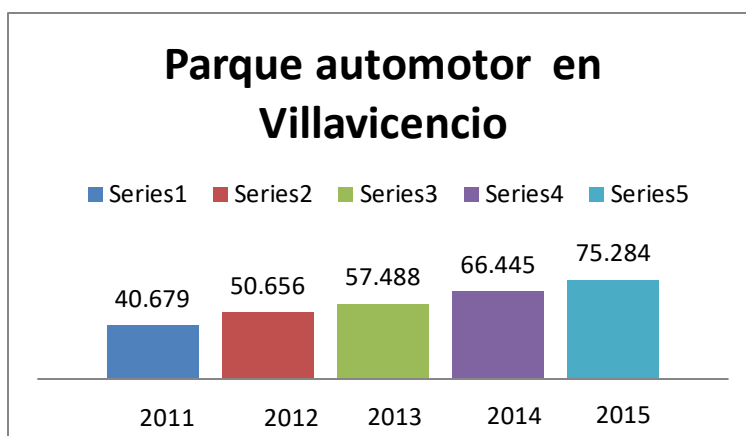
1.1 antecedentes del problema

Desde la década de los 90 la explosión demográfica en Villavicencio ha generado un aumento desmedido de vehículos tanto de servicio público como particular; para esta ciudad capital y punto de referencia como puerta al llano y despensa agrícola de Colombiano, se creó un masivo problema en la circulación vehicular en su zona centro y áreas circundantes al mismo, como consecuencia de ello, las congestiones en el flujo del tránsito, las demoras en las rutas del servicio público, la invasión del espacio público peatonal, la inseguridad y los accidentes incrementaron constantemente.

Aparte del hecho de que la red vial de la capital del departamento del Meta no es la adecuada para el parque automotor existente en la actualidad (aunque este hecho no será discutido en esta propuesta), el parque automotor de Villavicencio ha ido en constante aumento; a 31 de octubre de 2015, ascendía a 75.284 vehículos.

“La tabla de vehículos automotores matriculados en la ciudad es encabezada por 48.631 motocicletas, seguidas de 14.998 automóviles, 5.173 camionetas, 2.149 camperos, 1.150 microbuses, 852 camiones, 821 motocarros, 748 busetas, 232 volquetas, 159 semirremolques y 153 buses, entre otros. Del total de los 75.284 vehículos automotores matriculados en Villavicencio, son particulares 65.920; son públicos 8.380; son oficiales 789, y en la categoría de otros, donde se cuenta la maquinaria agrícola, hay 195. Según los reportes, durante este año se han matriculado en la ciudad 9.119 vehículos, para un promedio mensual de 911.9 automotores. El porcentaje del incremento de matrículas en la ciudad es muy significativo. Mientras que se registra un aumento del 13 por ciento entre el 2015 y el 2014, del 2011 al 31 de octubre del 2015 ya marca cerca del 90 por ciento de alza” (Alcaldía de Villavicencio, 2015).

Gráfica 1. Parque automotor de Villavicencio años 2011, 2012, 2013, 2014, 2015

Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

Con el incremento vehicular, la red vial que lo soporta necesita ser expandida, de la misma manera que los sitios de parqueo para que no causen más congestión de la existente.

Figura 1. Red vial total inventariada

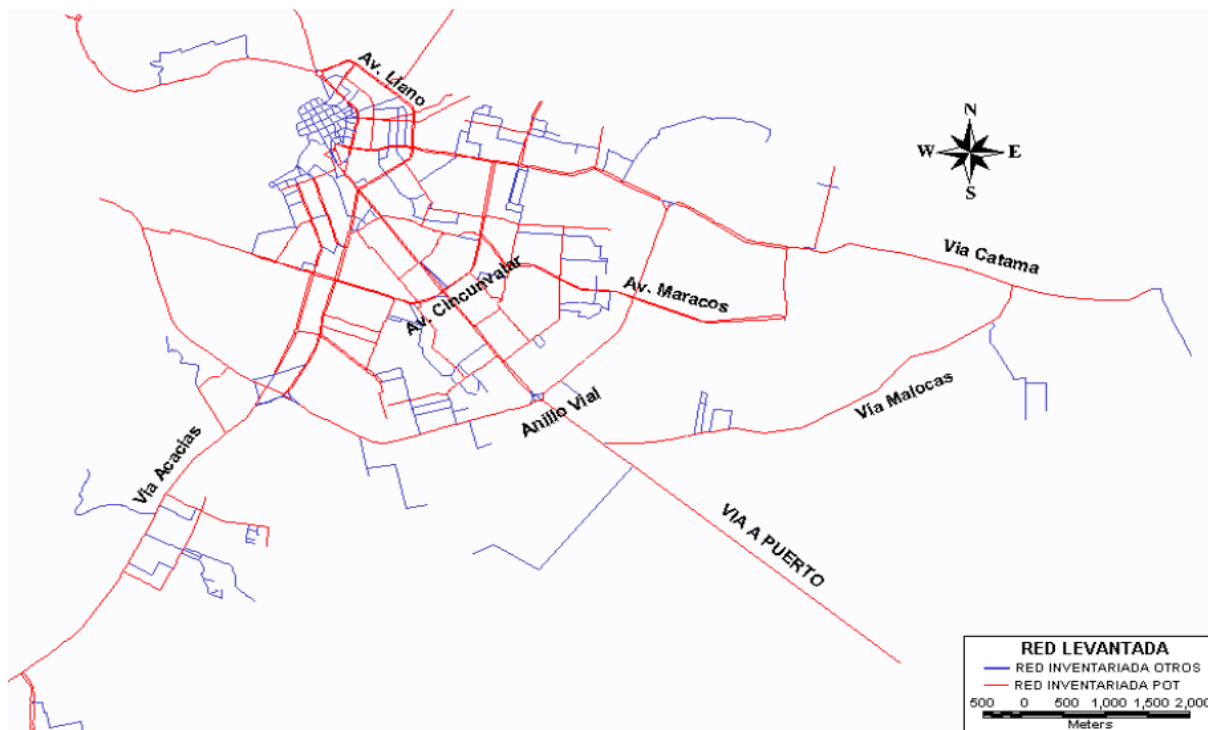
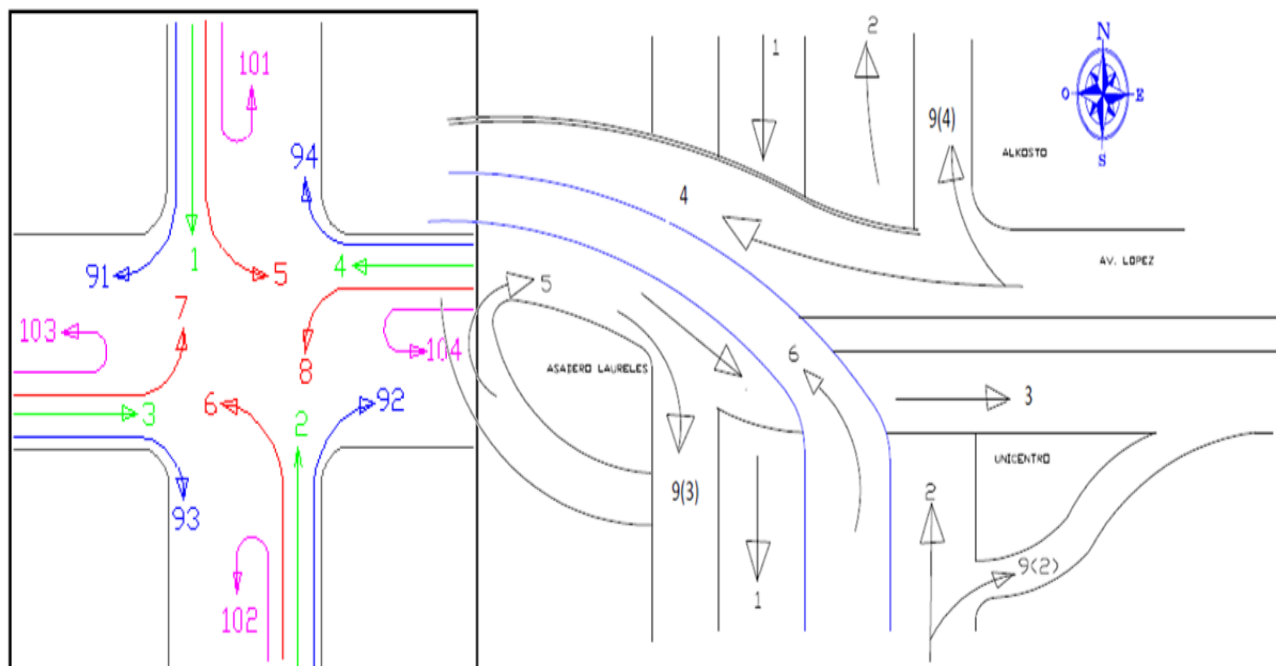
Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

Figura 2. Caracterización de los flujos de tránsito vehicular

Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

Por otra parte, la situación de los fenómenos y problemáticas socioeconómicas de Villavicencio son muchos y de enorme magnitud, uno de ellos, es el del desempleo; las personas al no encontrar un medio de ganarse la vida y de sostener a su familia, se ven abocados a vender productos en la calle y se convierten en vendedores informales (ambulantes y estacionarios) o entran a trabajar de manera informal (generalmente a destajo, sin ningún tipo de prestación, sin salud, ni pensión, ni ningún tipo de seguridad social), generando un gran problema con el uso del espacio público, en este sentido, Arango (2004) plantea que el espacio público es pro indiviso; es de todos, pero no pertenece a nadie, todos lo pueden disfrutar, pero no usufructuarlo en beneficio personal, apropiándose con fines egoístas, como tampoco se puede argumentar que, como es de todos, cada individuo podría resolver tomar posesión de su “micro-porción” o “diferencial espacial”, ejerciendo dominio sobre éste (Arango, 2004); según datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), el desempleo en Villavicencio disminuyó en un 0,5 por ciento en comparación con febrero del año anterior, ya que pasó de un 12.1 a un 11,6. (Alcaldía de Villavicencio, 2016); y lo que es más, no se puede negar la importancia de la

economía informal en Villavicencio, es decir aquella basada en actividades carentes de regulación y que no obedecen a reglamentaciones legales. Según parece, más del 35% del empleo en esta ciudad (DANE, 2010) es generado por la economía informal, que se ha convertido en la base de los ingresos de los estratos bajos

1.2 Descripción del problema

Con la finalidad de paliar esta problemática, durante el periodo de gobierno 2012 - 2015 del alcalde Juan Guillermo Zuluaga aprobó el cobro de una tarifa para todos aquellos vehículos que quisieran hacer uso de las ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO, o como son llamadas frecuentemente las ZONAS AZULES, mediante el **contrato de concesión 0811 del 7 de Mayo de 2014**. La medida pretendía mejorar la movilidad, optimizar el uso del espacio público, generar empleo para la población vulnerable e informal y como valor agregado recaudar ingresos para las arcas municipales. Tal como lo propuso el gobierno municipal, esta sería una solución definitiva; no obstante, el público en general se manifestó inconforme y tal medida continúa en debate. Las discusiones nacen de una total inconformidad por la manera de proceder de los usuarios, los prestadores del servicio, los funcionarios que atienden el público en la calle, los costos tarifarios, a más del tipo de contratación para los empleados, entre otros.

Los diversos puntos de vista y posiciones de los habitantes que a diario hacen parte de este servicio han conllevado a algunos interrogantes, creando un problema en la comunidad en general, que de no ser atendido a tiempo generará mayor caos en la ciudad de Villavicencio. Los interrogantes que componen el problema son: ¿Qué beneficios ha presentado la firma en concesión de las ZPP para el mejoramiento de movilidad de la zona céntrica de Villavicencio? ¿La oferta de empleo para la población vulnerable e informal es en realidad buena, o simplemente las condiciones laborales no se prestan para calificarlo como empleo formal? ¿Se beneficia el Estado con respecto a la recepción de recursos provenientes de este contrato y la inversión de los mismos? ¿La implementación del cobro por concepto de estacionamiento en las ZPP ha presentado soluciones para la movilidad en el centro de Villavicencio? ¿Existe algún plan o programa que dé soluciones prácticas de movilidad masiva de pasajeros y reduzca el uso del carro o moto?

1.3 Formulación del Problema

¿La implementación del cobro por concepto de estacionamiento en las ZPP ha presentado soluciones para la movilidad en el centro de Villavicencio?

2. Justificación

Como se dijo con anterioridad en el planteamiento del problema, el diagnóstico del parque vehicular en Villavicencio, casi se ha duplicado desde el año 2011 a 2015, y el desempleo repunta en un 11,6. (Alcaldía de Villavicencio, 2016), teniendo en cuenta que más del 35% del empleo es informal. (DANE, 2010)

2.1 Justificación teórica

El proyecto abre un espacio de reflexión a la administración pública sobre la concesión en la contratación realizada en las zonas azules, estableciendo si la medida (Convenio) de implementación de las ZZP ejecutada por el señor alcalde Juan Guillermo Zuluaga en su periodo de gobierno 2012-2015 (contrato de concesión 0811 del 7 de Mayo de 2014), ha sido la respuesta acertada para mejorar la movilidad vehicular en el centro y zonas aledañas de la ciudad de Villavicencio, y si el monto porcentual acordado por tal cobro que ingresa a las arcas del municipio son realmente destinados y/o reinvertidos en la malla vial urbana de la ciudad. Fundamentos estos fueron los que dieron origen al acuerdo firmado por el Concejo Municipal, mediante el cual autorizaron al señor alcalde Juan Guillermo Zuluaga para que ejecutara en su periodo de gobierno el respectivo convenio, acuerdo que en la actualidad se sigue desarrollando.

2.2 Justificación Práctica

Este proyecto halla su justificación práctica en el hecho de que los hallazgos encontrados, sirven para realizar cambios que contribuyan a mejorar la administración de la ciudad de Villavicencio.

2.3 Justificación metodológica

De igual manera se busca concluir indagando por medio de encuestas a conductores de automóviles y motocicletas (usuarios o no del servicio), para que sean ellos las personas que califiquen el servicio y la medida en general impuesta, en porcentajes acertados que indiquen de una forma clara, medible y verificable si esta medida fue como tal la más idónea, si tal decisión ha

logrado el punto de eficiencia y eficacia en principio manifestado y si la implementación de la misma ha logrado los beneficios generales ofrecidos.

Una vez establecidas las conclusiones del proyecto, se planteará un plan de mejoramiento para las zonas azules, que satisfaga a los diferentes actores que se han visto afectados por ésta medida.

3. Objetivos

3.1 Objetivo General

Identificar si las ZPP han sido solución a la problemática de movilidad vehicular y al desempleo de la población vulnerable e informal, razón que dio origen a la firma del convenio y creación de las ZPP, confirmando los beneficios socio-económicos y de ordenamiento de la movilidad de las Zonas de Parqueo Públicas de la ciudad de Villavicencio con el fin de proponer un plan de mejoramiento.

3.2 Objetivos Específicos

Indicar si las ZPP, han servido para ayudar a descongestionar la zona centro de Villavicencio.

Identificar los beneficios socio-económicos a la comunidad con respecto a la oferta de empleo para la población vulnerable e informal.

Conocer las condiciones laborales y beneficios a la población que brinda el servicio en las calles (recaudadores en la vía).

Proponer un plan de mejoramiento para las zonas de parqueo públicas en la ciudad de Villavicencio.

Revisar concepto de movilidad y variables que lo compone para diseñar un instrumento de recolección de información para aplicarlo entre los usuarios de la vía.

4. Marco referencial

4.1 Marco Teórico

La congestión vial y movilidad vehicular no es solamente problema de las ciudades colombianas; en Europa por ejemplo, en España, “todas las capitales de provincia además de Cartagena, Ceuta, Gijón, Melilla y Vigo” (Ocu.org, 2016), experimentaron esta problemática, y la solución hallada fueron la zonas de permitido parqueo o tal como las llaman en ese país “zonas de aparcamiento regulado” (Ocu.org, 2016), que entre otras cosas busca “fomentar el uso transporte público en la ciudad, limitar la contaminación y también recaudar dinero para las arcas municipales” (Ocu.org, 2016) y que pese a algunos problemas con los residentes cercanos a estas zonas, han sido un éxito con respecto a su primer objetivo y por lo menos en la recaudación de dinero, pues las protestas son variadas en cuanto al hecho de que se “castiga el bolsillo de los ciudadanos” (Ocu.org, 2016).

Ahora, en América latina también se ha dado este modelo de parqueo público; en ciudades como Argentina, Brasil, Chile, Colombia y México, donde la demanda de estacionamiento es alta en las zonas céntricas, para apoyar a los gobiernos en “sus políticas de transportes y planificación urbana” (Ríos, 2013), debido a la creciente demanda de parqueaderos por el crecimiento acelerado de su parque vehicular.

Variados análisis de tipo comparativo en el ámbito de la congestión vial que incluyen estudios realizados en distintas ciudades latinoamericanas, han sugerido que seguimos un camino lleno de ajustes en vía y en procura de adaptar nuestra región a un entorno globalizado como el de Europa, Asia y Norte América. La implantación de una tarifa para gestionar la movilidad está siendo ampliamente empleada por diversos gobiernos para paliar los costos externos sociales. Dichos costos se producen cuando la demanda excede la capacidad limitada de las carreteras. Además de reducir la congestión, la tarifa permite generar recursos para fortalecer el transporte público, crear infraestructura e implementar innovaciones que mejoren la movilidad de los habitantes.

El presente trabajo investigativo mantiene como principal argumento conceptual la implementación de zonas de permitido parqueo para la ciudad de Villavicencio y su impacto socioeconómico en temas álgidos como la movilidad de la zona céntrica, la oferta de empleo para la población vulnerable e informal y los beneficios al Estado respecto a la recepción de recursos

provenientes de este contrato, así como la inversión de los mismos; logrando establecer si la medida impuesta fue la más idónea y si la implementación de la misma ha logrado los beneficios generales ofrecidos, al mismo tiempo que se propondrá un plan de mejoramiento..

Base cardinal del presente trabajo de investigación, se fundamenta en consultas y análisis detallados realizados entre otros a: - La revista científica Ciencia e Ingeniería Neogranadina edición N° 13 Plan Maestro de Estacionamientos para Bogotá (Rey, 2003) , artículo que en sus páginas 41 a la 51 formula la posible solución del manejo tarifario que dan los parqueaderos en la ciudad de Bogotá, haciendo una definición técnica de múltiples conceptos que infieren en el cobro del servicio de parqueaderos y que podría resultar como modelo a seguir no solo en Bogotá sino en las demás ciudades del territorio nacional. En este documento el autor ilustra y da a conocer las diferentes variables incluibles para generar un algoritmo cuya función pretende dar como resultado una tarifa justa tanto para los usuarios como para los propietarios de los parqueaderos, proporcionando herramientas que faciliten no solo un cobro justo sino una veeduría calificable para los entes de control que brindan protección a los usuarios que hagan una denuncia.

- A nivel internacional, estudios exploratorios y descriptivos como los presentados por el Instituto De Políticas Para El Transporte Y Desarrollo de México y socializado por el Banco Interamericano de Desarrollo (Ríos, Vicentini, Acevedo. 2013.) cuyo aspecto relevante cita: “Todo plan vial debe considerar un lugar para los vehículos que, en el caso de los particulares, permanecen estacionados cerca de 20 horas de 24. Estos espacios son fundamentales dentro del concepto de eficiencia y disminución de la congestión”.

- La Constitución Política de Colombia en su Artículo 313, promulga: Corresponde a los concejos Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

- Sector y Sistema Nacional de Transporte: Ley 105 de 1993 artículo 28, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

En pro de mitigar esta situación, el alcalde de Villavicencio Juan Guillermo Zuluaga incluye en su plan de gobierno (2012 – 2015) para aprobación al Concejo de la ciudad la creación de ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO, sustentado legalmente en la normatividad descrita a continuación: El Artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, dispone las facultades y

deberes de los Concejos Municipales en relación con los planes de estacionamiento que pretendan implantarse en la respectiva jurisdicción. La Ley 9 de 1989 por la cual se dicta normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones. La Ley 105 de 1993 artículo veintiocho, la cual establece que los municipios y los Distritos podrán establecer tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e impuestos que desestimen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades. Decreto 139 de 2014 expedido por el mandatario municipal, por medio del cual se fija la tarifa de la tasa y el horario de las zonas de permitido parqueo para el año 2014 y se fijan otras disposiciones. Propuesta hecha por la alcaldía y avalada por el Concejo Municipal junto con un apéndice extra, correspondiente a la inclusión dentro de tal propuesta de la población vulnerable e informal asentada en la capital del Meta, teniendo en cuenta que Villavicencio es una de las ciudades de mayor recepción de familias desplazadas en Colombia no solo de su propio departamento, sino de otros territorios que abarcan desde el Amazonas, hasta la Guajira y desde el Cauca hasta Puerto Carreño ” aumentando los índices de desempleo y pobreza extrema en esta ciudad.

La inclusión de estas personas como beneficiarias de una solución laboral, el plan de descongestionamiento del centro de la ciudad motivando a los conductores de automotores a hacer uso de los parqueaderos ya establecidos bajo el manejo de una tarifa similar tanto para las ZPP como para los parqueaderos públicos, así como el aprovechamiento de recursos hacia el concesionario del contrato y el Municipio, validan para el mandatario la aprobación de la propuesta.

Teniendo en cuenta lo citado con anterioridad, este trabajo investigativo ahonda sobre la ciudad de Villavicencio, ubicada en el Departamento del Meta, Capital en la que un importante segmento de su población posee o se desplaza en un automóvil particular y quienes a su vez desconocen los planes viales a nivel nacional y local.

Con respecto al trabajo informal, ha sido predominantemente la OIT y algunas convenciones de la ONU los que se preocuparon aunque marginalmente en un principio del fenómeno de la economía informal y más aún del trabajo informal desde finales de los años sesenta.

Hacia los años setenta, se hablaba de sector no estructurado en los textos franceses y castellanos¹, como aquel que se salía de la normatividad o que operaba bajo acuerdos de palabra

¹ En inglés se usaba ya el término “informal sector”.

no siempre admisibles por la ley por las condiciones de los tratos, luego se comenzó a utilizar el término sector informal, pero este cayó en desuso pues no corresponde lo informal a un solo sector de la economía sino que está presente en todos los sectores de la economía, así que se terminó acentuando la expresión economía informal, y dentro de ella se aborda el polémico tema del trabajo informal².

En América latina el tratamiento del tema de manera relevante inicia a partir de 1975 de la mano del PRELAC (Programa Regional para el Empleo en América Latina) adscrito a la OIT.

A pesar de que hoy en día no existe un consenso generalizado sobre lo que es la economía informal, hay elementos básicos que se abordaran en las siguientes páginas en que se hará un recorrido histórico de conceptualizaciones llegando a establecer criterios básicos para identificar lo que es economía informal, trabajo informal y ventas informales estacionales y ambulantes.

Existe también desde la macroeconomía el término economía subterránea o sumergida, la economía sumergida es toda actividad económica, o conjunto de ellas, que vulnera alguna norma; esto implica que puede vulnerar una sola norma, varias o todas las concernientes a dicha actividad. Cuando se habla de economía sumergida, es casi inevitable relacionarla con el famoso dinero negro (aquel que procede de una actividad económica sumergida) de ahí la imposibilidad del estado de medirlo, por su naturaleza o por elusión de la responsabilidad contable de los establecimientos y personas que desarrollan actividades mercantiles, muchas veces conexado con fenómenos de contrabando, lavado de dinero, receptación y elusión y evasión de impuestos y se puede distinguir entre:

La Economía sumergida completamente ilegal, es la que se basa en una actividad económica al margen de la ley. Destacan las siguientes modalidades: prostitución, narcotráfico, extorsión, secuestro, asesinato por encargo, tráfico de seres humanos, pornografía infantil, estafa, caza ilegal, etc.

Ahora, la economía sumergida legal con algún aspecto irregular, es la que consiste en una actividad económica que no atenta contra la ley, pero en su desarrollo vulnera alguna norma. Cabe mencionar: el empleo oculto, no declarar el IVA, vender algunos productos fabricados en la clandestinidad, etc.

² identificado estadísticamente al empleo de las pequeñas empresas, durante los primeros años y aún en algunos países en desarrollo, actualmente el DANE hace la medición de este y se identifica con parte del subempleo que ha mantenido una tendencia creciente en los últimos años.

La economía sumergida, no es solo una economía de defraudadores y delincuentes, aunque los haya, es también la economía de quienes tienen pequeños negocios familiares, pequeñas empresas y autónomos cuya rentabilidad no permite pagar unas cuotas tan elevadas a la Seguridad Social, y se resisten a cerrar sus negocios o a parar sus actividades, porque bien o mal viven de ello.

En cuanto a la aparición del concepto economía informal, es de observar que no existe una definición comúnmente aceptada en el mundo sobre el término *economía informal*, la OIT al respecto ha venido variando su propia percepción del fenómeno de la informalidad.

Por ejemplo en las memorias del director general de la OIT a la Conferencia Internacional del trabajo de 1991 establece el conjunto de unidades productoras dentro de la economía informal “las muy pequeñas unidades de producción y distribución de bienes y servicios situadas en las zonas urbanas de los países en desarrollo; desconociendo el completo campo de acción de la economía informal y todos los actores que interactúan en ella, pues lo asocian casi siempre a productores independientes y trabajadores independientes que a veces emplean a miembros de la familia o a algunos asalariados o aprendices. Éstas unidades disponen de muy poco o ningún capital; utilizan técnicas rudimentarias y mano de obra escasamente calificada, por lo que su productividad es reducida quienes trabajan en ella suelen obtener ingresos muy bajos e irregulares y su empleo es sumamente inestable” (OIT, 2002).

Una década más tarde en la Resolución de 2002, la OIT concluyó: que la economía informal “hace referencia al conjunto de actividades económicas desarrolladas por los trabajadores y las unidades económicas que, tanto en la legislación como en la práctica, están insuficientemente contempladas por los sistemas formales o no lo están en absoluto. Las actividades de esas personas y empresas no están recogidas por la ley, lo que significa que se desempeñan al margen de ella; o que no están contempladas en la práctica, es decir que, si bien estas personas operan dentro del ámbito de la ley, ésta no se aplica o no se cumple; o que la propia ley no fomenta su cumplimiento por ser inadecuada, engorrosa o imponer costos excesivos” (OIT, 2002).

4.2 Marco conceptual

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Movilidad: aquella cualidad o estado de ser móvil, y móvil como la capacidad del ser en moverse o ser movido de un lugar a otro. La Comisión Mundial sobre el medio ambiente y desenvolvimiento agrega movilidad de tránsito de personas, bienes o servicio (Velásquez, 2015)

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.

4.3 Marco legal

4.3.1 Sentencia SU360 de 1999 (Nieto, 2002).

En cuanto al espacio público se denota la posición de la Corte, los magistrados continúan

su análisis desde la ley de la siguiente manera (Corte Constitucional, 1999): “Para comprender la esencia de lo anteriormente mencionado, debe entenderse por espacio público, en virtud de la ley 9ª de 1989 sobre reforma urbana, el "conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza y por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes." (Congreso de la República de Colombia, 1989)

Esta definición amplía conceptualmente la idea de espacio público tradicionalmente entendida en la legislación civil¹⁵ (artículos 674 y 678 C.C.), teniendo en cuenta que no se limita a reducirla a los bienes de uso público (calles, plazas, puentes, caminos, ríos y lagos) señalados en la mencionada legislación, sino que extiende el alcance del concepto a todos aquellos bienes inmuebles públicos, que al ser afectados al interés general en virtud de la Constitución o la ley, están destinados a la utilización colectiva. (Corte Constitucional, 1997)

4.3.2 Ley 1503 de 2011

La esencia de la Ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones.

A través de esta ley se definen lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

El Capítulo III contiene los lineamientos para el sector privado en seguridad vial, los cuales van dirigidos a toda entidad, organización o empresa que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.

Para el efecto, se deberá diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años y ajustado en lo que se requiera. El plan debe contener como mínimo, las siguientes acciones:

- Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
- Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
- Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad

vial y perfeccionamiento de la conducción.

- Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

Con dicha formulación normativa, se desarrolla en lo que hace con la seguridad vial, el artículo 95 de la actual constitución política colombiana, brindando con ello la protección a los derechos esenciales conexos al derecho de locomoción.

Para meditar queda el hecho de que el presupuesto de los organismos de tránsito en Colombia, se soporta, en las potenciales multas que se ejecuten por violación al Código Nacional de Transito, lo que no deja de ser un contrasentido.

El objeto de la Ley es GOBERNANZA y sobre esta se ha escrito por la Commission on Global Governance, 1995:2, así:

“en las últimas dos décadas, se ha percibido en Europa la necesidad de revisar las relaciones entre las instituciones y la sociedad civil. Puede decirse que existe una tendencia a favor de conceder una oportunidad a los instrumentos participativos. Se están discutiendo e implementando muy lentamente nuevas direcciones sobre gobernanza, un término que ha irrumpido con cierta fuerza en el debate político, tanto desde el ámbito académico como en el terreno de la gestión práctica. El concepto, que tiene su origen en la tradición de la escuela norteamericana sobre estudios de administración pública (véase Muñoz, 2005), ha sido importado por Europa al advertir la necesidad de nuevas técnicas e instrumentos para conseguir una gestión política estratégica que combine las iniciativas e intereses de la sociedad, el Estado y el mercado” (Our Global Neighborhood. 1995).

Según la Comisión sobre Gobernanza Global, la gobernanza es

"la suma de las múltiples maneras como los individuos y las instituciones, públicas y privadas, manejan sus asuntos comunes. Es un proceso continuo mediante el que pueden acomodarse intereses diversos y conflictivos y adoptarse alguna acción cooperativa. Incluye las instituciones formales y los regímenes con poder para imponer obediencia, así como arreglos informales que las personas y las instituciones han acordado" (Our Global Neighborhood. 1995).

Los 5 literales del artículo 1º de la Ley 1503 de diciembre 29 de 2011, contienen HUMANISMO (manos, corazón y cerebro) pues fomenta el arte, el encuentro con el otro y una nueva filosofía de vida, buscando que el conocimiento sea infinito en la triada cíclica que conforman la antítesis, la tesis y la síntesis, volcadas a lo público en un proceso lógico formal a partir del concepto normativo (vigencia), su cumplimiento (eficacia) y el contenido material de la

norma (validez) con miras a objetivar la menor posibilidad de error en pos de la sobrevivencia al interior de la sociedad, haciendo lo correcto, correctamente.

También el Artículo 56 de la ley 769 de 2002 establece la obligatoriedad de enseñanza, se establece como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional

Por su parte el Artículo 117 de la Ley 30 dice que las Instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo. El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario y de prevención vial. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes. El fondo señalado anteriormente será administrado por el Ministerio de Educación Nacional o, por la entidad que el Ministerio delegue para éstos efectos.

También el Artículo 56 de la ley 769 de 2002. Obligatoriedad de enseñanza. Establece como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional.

Finalmente la Ley establece que los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las cartillas y documentos básicos de estudio de tránsito y seguridad vial y para la adopción de modernas herramientas tecnológicas didácticas dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos básicos de estudio para la educación en tránsito y seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

4.4 Marco Geográfico

El desarrollo de la investigación se sectoriza en el centro de la ciudad de Villavicencio departamento del Meta, Sus límites municipales son:

Norte: Con los municipios de Restrepo y El Calvario.

Oriente: con Puerto López.

Sur: con Acacias y San Carlos de Guaroa.

Occidente: con Acacias y el Departamento de Cundinamarca. (Wikipedia, s.f.)

5. Metodología

5.1 Tipo de estudio realizado: no experimental, descriptivo

Teniendo en cuenta la temática de estudio, el planteamiento del problema y los objetivos propuestos; se inscribe dentro del enfoque cualitativo, aplicando para ello el tipo de investigación descriptiva, Lerma (2009). Su objetivo es describir el estado, las características, factores y procedimientos presentes en fenómenos y hechos que ocurren en forma natural, sin explicar las relaciones que se identifiquen.

La metodología aplicada para el proyecto investigativo que propone Identificar si las ZPP han sido solución a la problemática de movilidad vehicular y al desempleo de la población vulnerable e informal, con el fin de proponer un plan de mejoramiento, llega a una etapa de análisis en la que se define el diseño apropiado para la investigación basado en la hipótesis “LA MOVILIDAD EN EL CENTRO DE VILLAVICENCIO Y EL DESEMPLEO HAN MEJORADO CON LA IMPLEMENTACION Y PUESTA EN MARCHA DE LAS ZPP (ZONAS AZULES)”. En la cual se establecieron dos variables: MOVILIDAD y DESEMPLEO DE LA POBLACION VULNERABLE E INFORMAL.

Para aseverar o negar esta hipótesis es necesario seleccionar un diseño que permita la recolección de datos a una muestra poblacional definida dentro de un parámetro especial, con un conjunto de cualidades necesarias para ser señalados como sujetos aptos para la extracción de información. Partiendo de ese punto, no es necesario manipular el escenario para la toma de la muestra y la recolección de datos, como tampoco es necesario exponer las variables de la hipótesis para obtener los mismos, ya que la recolección de estos se obtendrá de fuentes primarias para definir la muestra adecuada y el tamaño de la misma y posteriormente proseguir con la recolección de datos por medio de cuestionarios. Por todo lo anterior, es definible que el diseño apropiado para este proyecto investigativo es conceptualizable como no experimental, descriptivo.

5.2 Tipos de información

Primaria: Las fuentes reales provienen de la observación directa que se realizó al objeto de estudio, a la encuesta aplicada a los conductores de vehículos de servicio público y particular, a

la encuesta aplicada al personal de las zonas azules y a la información recolectada entre los usuarios de la vía

Secundaria: información bibliográfica recolectada en internet.

5.3 Técnicas de recolección y análisis de la información

Técnicas de recolección de la información: De acuerdo con Hernández y coautores (1992, p. 344) la recolección de los datos implica tres actividades relacionadas entre sí:

- 1- Seleccionar un instrumento o método de recolección de datos entre los disponibles en el área de estudio en la cual se inserte la investigación.
- 2- Aplicar el instrumento para la recolección de datos y obtener observaciones, registros, mediciones de variables y sucesos contextos, categorías u objetos, que resulten de interés para el estudio.
- 3- Preparar observaciones, registros, mediciones obtenidas para analizar correctamente.

Para este caso se diseñaron dos tipos diferentes de encuestas; la primera aplicable a conductores de vehículos de servicio público y particular, la segunda al personal de las zonas azules.

Análisis de la información: Para el análisis de la información obtenida de las encuestas se utilizó el programa Excel a fin de graficar los datos obtenidos.

5.4 Población estudiada

La población estudiada consiste en los conductores de vehículos de servicio público y particular, que en el último diagnóstico realizado por la Alcaldía de Villavicencio (año 2015, mes Octubre), era de 61.279 (Urrego, 2016) , por un lado y por el personal que labora en las zonas azules (estimada en 140 trabajadores de las zonas azules) (Zonav.co. 2015); además, realizar una encuesta a los 500 usuarios de la vía tomando la muestra en toda el área centro, sin concernir el sitio de la zona centro donde se encontraba, esta se realizara en el parque central, en el centro comercial Marandúa, en el parque centauros, en los alrededores de almacenes Éxito Vecino, en la zona comercial artesanal, en la denominada calle de las notarías y en los alrededores de la alcaldía municipal, esto con la idea de apreciar sus opiniones.

5.4.1 Selección de la muestra

Para obtener la muestra en los conductores de vehículos de servicio público y particular, que en el último diagnóstico realizado por la Alcaldía de Villavicencio (año 2015, mes Octubre), era de 61.279 (Urrego, 2016) se tienen en cuenta los siguientes parámetros:

Tabla 1. Parámetros para obtención de la muestra.

PARÁMETROS	VALOR
n= tamaño de la muestra	161.279
z^2 = cuadrado del estadístico z	3.8
p = proporción de la característica de interés	0.5
q = (1-p)	0.5
N= tamaño de población	203
e^2=cuadrado del error estándar	0.0049
z= nivel de confianza	1.96
e= margen de error	0.05

Para el cálculo de la muestra se utiliza la siguiente fórmula de muestreo aleatorio simple para poblaciones finitas (García, 2005).

$$\text{Fórmula de muestreo: } n = \frac{z^2 \times p \times N}{(N \times e^2) + e^2(N-1)}$$

Desarrollo de la fórmula:

$$n = \frac{1.962^2(0.5)(0.5)*61279}{1.962^2(0.5)(0.5)+ 0.05^2(203-1)} = 185,0429917$$

Lo anterior significa que hay que encuestar a 185 conductores de vehículos de servicio público y particular como muestra representativa, para tener información confiable.

Para obtener la muestra en el personal que labora en las zonas azules (estimada en 140 trabajadores de las zonas azules) (Zonav.co. 2015) se aplicó la encuesta a 100 personas, quienes se encontraban laborando ese día en las diferentes zonas azules de Villavicencio.

6. Diagnóstico de movilidad de Villavicencio

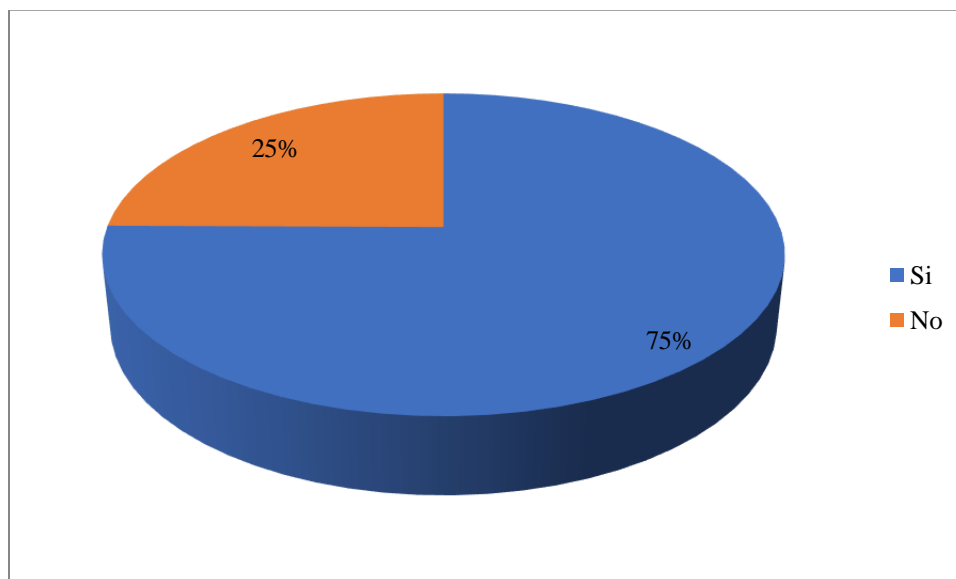
6.1 Respuesta de la encuesta aplicada a conductores de vehículos de servicio público y particular.

Tabla 2. Sabe de las normas de tránsito vigentes.

SABE DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO VIGENTES	
Si	139
No	46

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 2. Sabe de las normas de tránsito vigentes.



Fuente. Los Autores. 2016

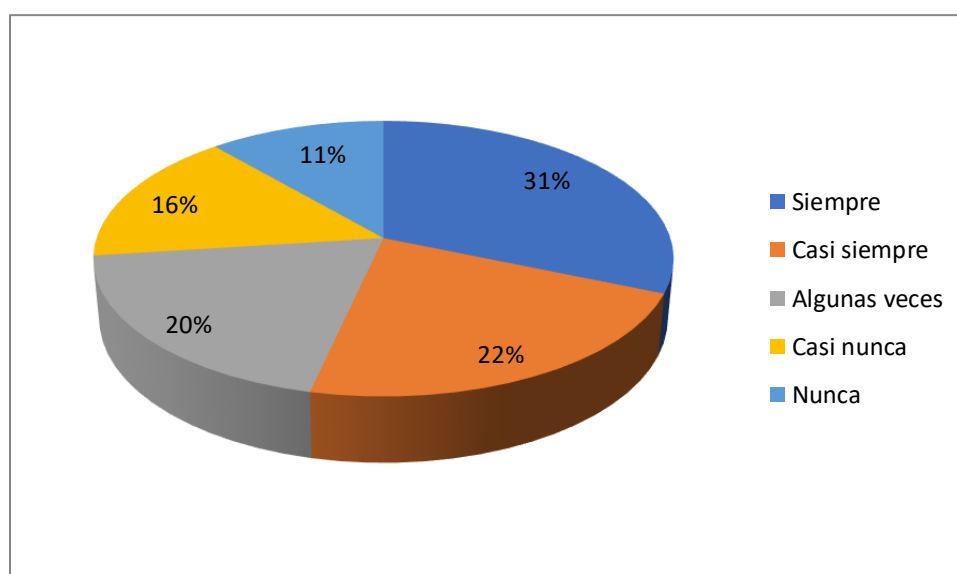
Cuando se les preguntó a los conductores si sabían cuáles eran las normas de tránsito vigentes en la actualidad, el 75% respondió de manera afirmativa, aunque hubo muchas personas que aún no saben cuáles son (25%)

Tabla 3. Respeta las normas de tránsito

Respeta las normas de tránsito	
Siempre	58
Casi siempre	41
Algunas veces	36
Casi nunca	29
Nunca	21

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 3. Respeta las normas de tránsito



Fuente. Los Autores. 2016.

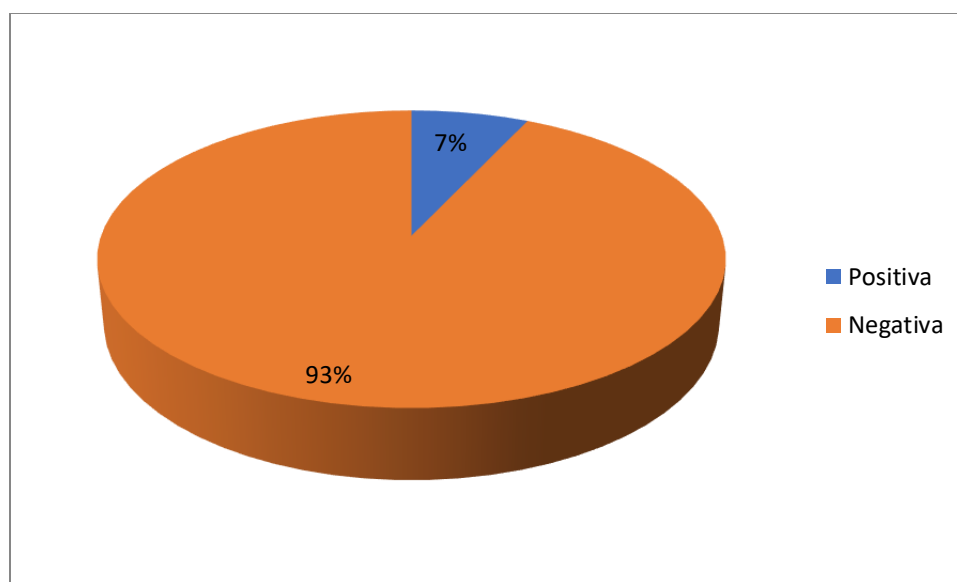
Al preguntársele a los encuestados si respetaban las normas de tránsito, éstos respondieron: Siempre 31%, casi siempre 22%, algunas veces 20%, casi nunca 16% y nunca 11%.

Tabla 4. Imagen que tiene del departamento de tránsito en Villavicencio

Qué imagen tiene del departamento de tránsito en Villavicencio	
Positiva	13
Negativa	172

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 4. Imagen que tiene del departamento de tránsito en Villavicencio



Fuente. Los Autores. 2016

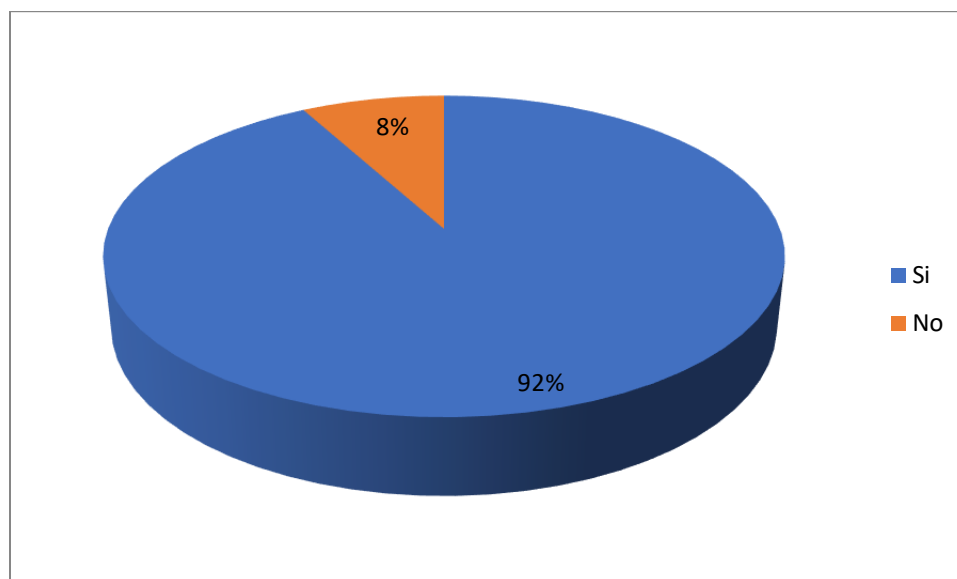
La imagen que tiene el departamento de tránsito en Villavicencio es negativa para el 93% de las personas que fueron encuestadas, para el 7% restante es positiva.

Tabla 5. Con campañas de educación ciudadana es posible hacer que la movilidad de Villavicencio mejore

Con campañas de educación ciudadana es posible hacer que la movilidad de Villavicencio mejore	
Si	138
No	12

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 5. Con campañas de educación ciudadana es posible hacer que la movilidad de Villavicencio mejore



Fuente. Los Autores. 2016

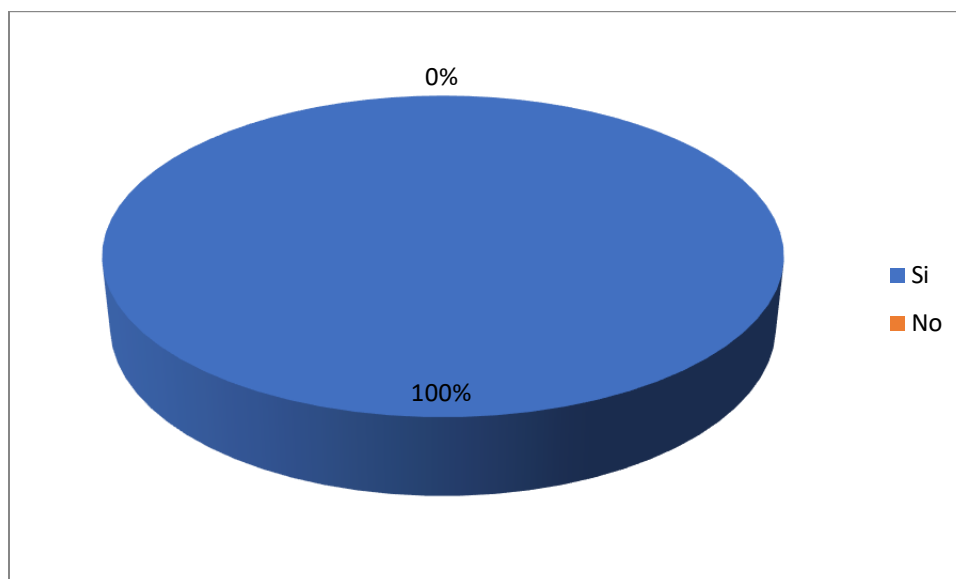
Al preguntarle a la población encuestada si piensa que solamente con campañas de educación ciudadana con respecto a las normas de tránsito, es posible hacer que la movilidad de Villavicencio mejore, el 92% respondió de manera afirmativa, el 8% restante dijo que no.

Tabla 6. Deben habilitar más vías en la ciudad para el tránsito vehicular

Deben habilitar más vías en la ciudad para el tránsito vehicular	
Si	185
No	0

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 6. Deben habilitar más vías en la ciudad para el tránsito vehicular



Fuente. Los Autores. 2016

Cuando se les preguntó a los encuestados si creen que deben habilitar más vías en la ciudad para el tránsito vehicular, el 100% respondió inmediatamente que sí.

6.1.1 Diagnóstico

Se evidencia con la encuesta que la implementación de la Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011 que promueve la definición de lineamientos generales de educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, lo que se traduciría en comportamientos autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en el uso de la vía pública que impliquen desplazamiento por la misma es absolutamente necesaria y urgente, ya que cuando se les preguntó a los conductores si sabían cuáles eran las normas de tránsito vigentes en la actualidad, un gran 25% respondió que no, lo que significa más errores en la vía para la accidentalidad y demoras en la movilidad (como por ejemplo trancones).

Otro punto álgido es el irrespeto por las normas de tránsito ya que en la muestra encuestada solamente el 3% las respetan siempre, dejando un amplio porcentaje (97%) de conductores que juegan con su vida y las de los demás en las vías.

No deja de notarse el punto en contra que tiene el departamento de tránsito en Villavicencio

con su imagen negativa para el 93% de la muestra.

Sin embargo, el 92% de la muestra cree que es posible con las campañas de educación ciudadana en las entidades educativas hacer que la ciudadanía tome conciencia de la obediencia a las normas de tránsito.

Finalmente, el 100% está de acuerdo en que en Villavicencio de deben habilitar más vías en la ciudad para el tránsito vehicular, porque las existentes no son suficientes.

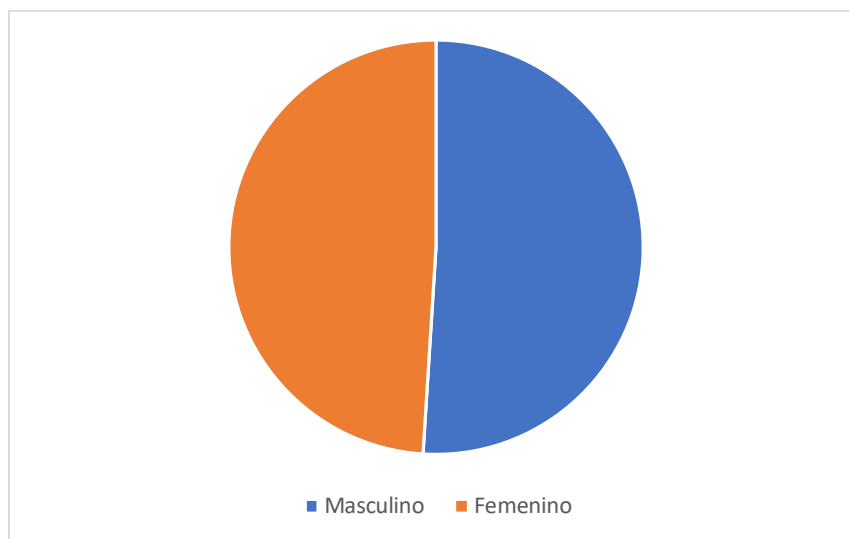
6.2 Respuesta de la encuesta realizada al personal de las zonas azules

Tabla 7. Sexo del personal rotativo de las zonas azules

SEXO	
Masculino	51
Femenino	49

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 7. Sexo del personal rotativo de las zonas azules



Fuente. Los Autores. 2016

Los resultados del perfil demográfico se presentan en histogramas de frecuencia con los valores relativos y porcentuales. En primera instancia, de las 100 personas entrevistadas, 51 son

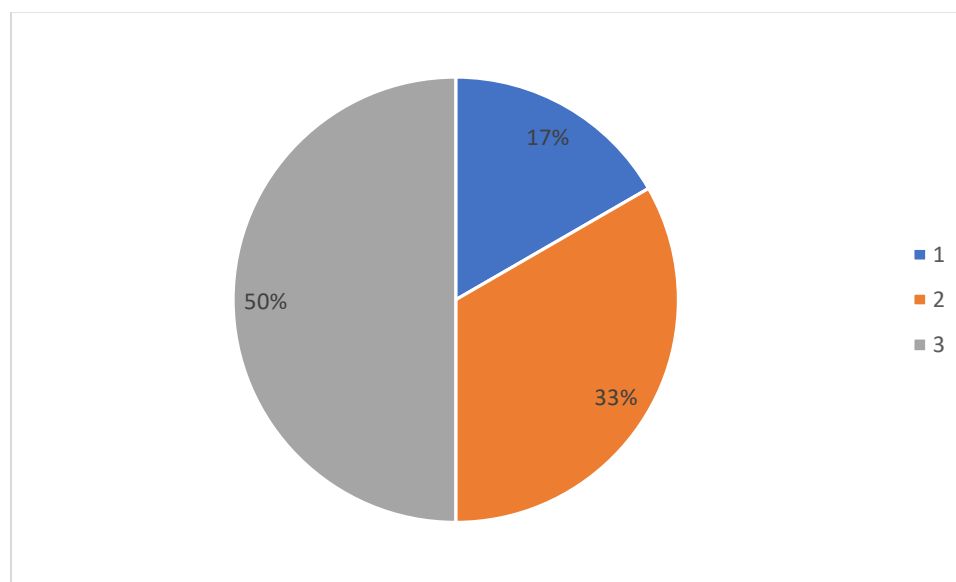
del sexo masculino y 49 del sexo femenino, lo que corresponde a un 51% y 49%, respectivamente. Lo anterior indica que tanto hombres como mujeres se dedican a esta actividad en la localidad casi en igual porcentaje.

Tabla 8. Estrato del personal rotativo de las zonas azules

Estrato Socioeconómico	
1	50
2	33
3	17

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 8. Estrato del personal rotativo de las zonas azules



Fuente. Los Autores. 2016

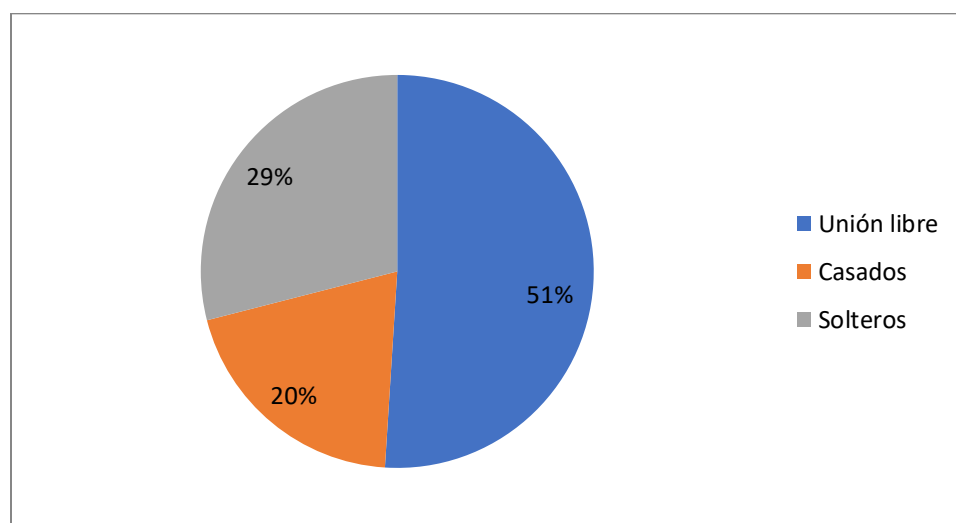
En segunda instancia, se preguntó sobre el estrato socioeconómico al que pertenece el grupo de personal entrevistado. Se identificó que el 50% vive en lugares como barrios subnormales de estrato 1 como la Nohora, la Reliquia, La Madrid, entre otros, correspondiendo al porcentaje más alto. En el segundo porcentaje se identificó que el 33% vive en estrato 2 y el 17 % vive en estrato 3. No se encontraron personas que reportaran habitar en estratos 4 y 5.

Tabla 9. Estado civil del personal rotativo de las zonas azules

Estado civil	
Unión libre	51
Casados	20
Solteros	29

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 9. Estado civil del personal rotativo de las zonas azules



Fuente. Los Autores. 2016

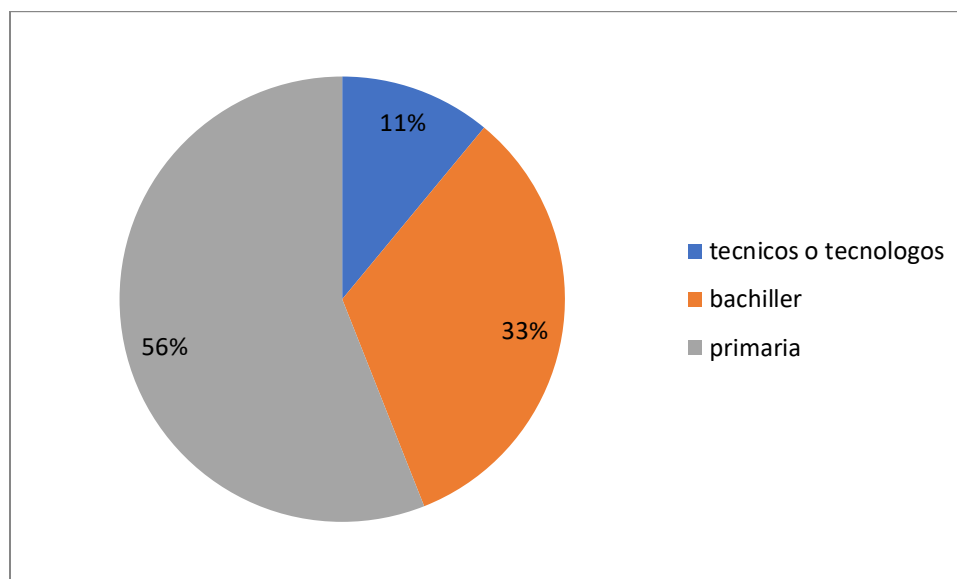
En lo que se refiere al estado civil, el 51, % reportó vivir en unión libre. El anterior es el porcentaje más alto, seguido por un 29% de personal que manifiestan ser solteros y un 20% casados, lo que indica un 71% de personas con pareja

Tabla 10. Nivel de estudios del personal rotativo de las zonas azules

Nivel de estudios	
Técnicos o tecnológicos	11
Bachiller	33
Primaria	56

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 10. Nivel de estudios del personal rotativo de las zonas azules



Fuente. Los Autores. 2016

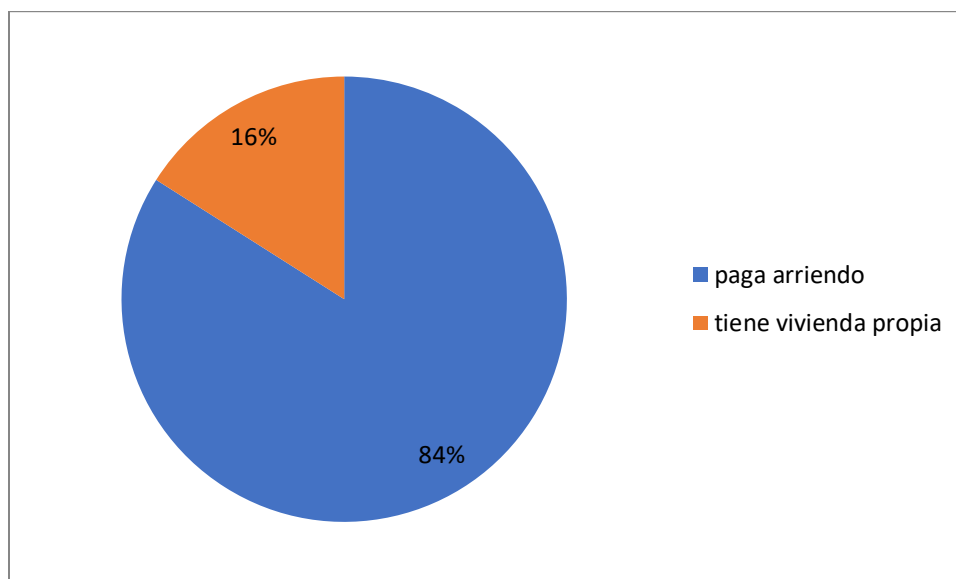
Por otra parte, según los porcentajes de nivel educativo en las distintas modalidades se evidencia que el total de los participantes tienen como nivel máximo de formación académica, el grado de bachiller (33%). La primaria completa con un 56% fue el nivel educativo con el mayor porcentaje obtenido, y en menor porcentaje técnicos o tecnólogos con solo el 11%.

Tabla 11. Vivienda del personal rotativo de las zonas azules

Vivienda	
Paga arriendo	84
Tiene vivienda propia	16

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 11. Vivienda del personal rotativo de las zonas azules



Fuente. Los Autores. 2016

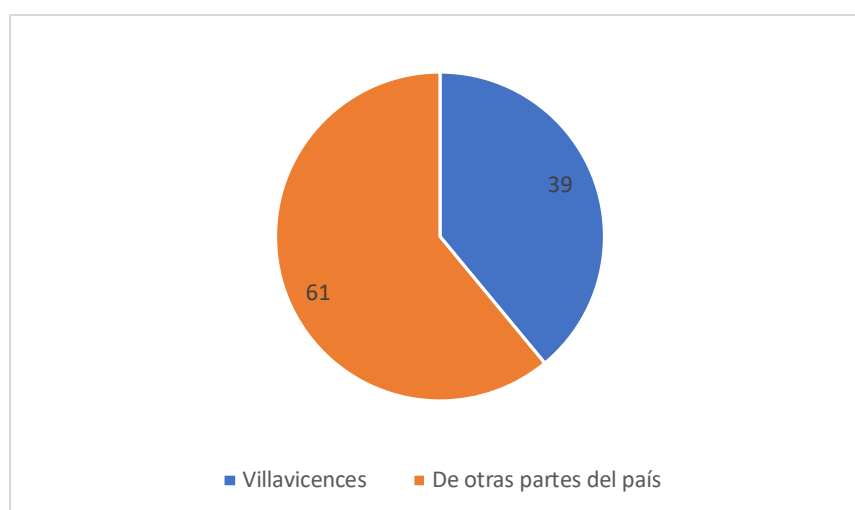
En quinto lugar, se identifica que el mayor porcentaje de personal vive en arriendo (84%); el menor porcentaje fue de personas que tienen una vivienda propia (16, %).

Tabla 12. Procedencia del personal rotativo de las zonas azules

Procedencia	
Villavicences	39
De otras partes del país	61

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 12. Procedencia del personal rotativo de las zonas azules



Fuente. Los Autores. 2016

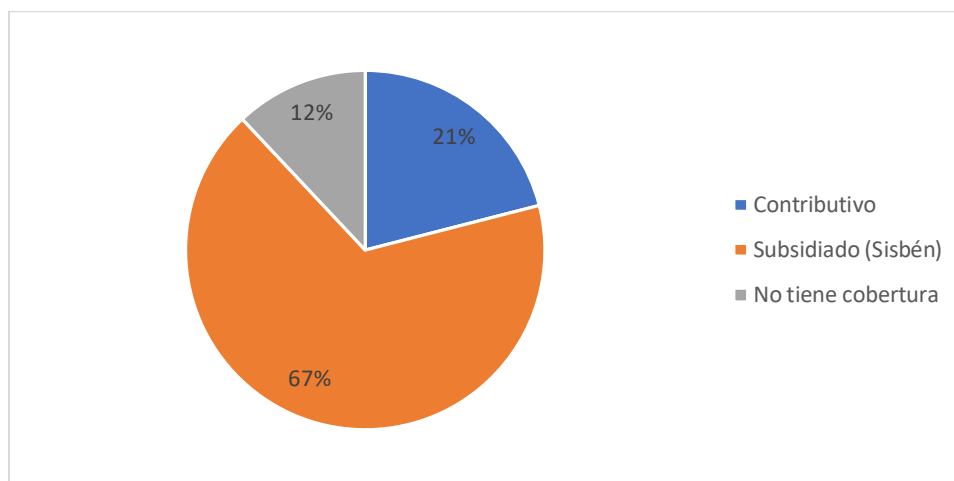
Contrario a lo que se podría esperar por problemáticas sociales como el desplazamiento forzado y el conflicto en las zonas rurales, se encuentra que del total de participantes entrevistados el 39% son Villavicencenses, mientras que el 61% son de otras ciudades del país). Lo anterior sugiere que, además del desplazamiento mencionado en otros estudios (Rojas et al., 2004; Olea, 2001; Basto & Barbosa, 1990), existen otras condiciones sociales que pueden generar más adhesión a este tipo de empleo tales como la pobreza y el desempleo.

Tabla 13. Cobertura en salud del personal rotativo de las zonas azules

Cobertura en salud	
Contributivo	21
Subsidiado (Sisbén)	67
No tiene cobertura	12

Fuente. Los Autores. 2016

Gráfica 13. Cobertura en salud del personal rotativo de las zonas azules



Fuente. Los Autores. 2016

Finalmente, en la gráfica se puede observar que el 12, % no tienen cobertura de salud mientras que el 88, % sí la tienen, siendo el Sisben el sistema de salud más utilizado por las personas que trabajan en las ZPP con un 67 %.

6.2.1 Diagnóstico

No se puede señalar que no hay trabajo, si lo hay; lo que se puede evidenciar es que la mayoría de los empleos no están bien remunerados y a su vez son pocas las personas que pueden acceder a los escasos trabajos que se encuentran, por motivos tales como la alfabetización, condiciones sociales entre otros, personas que a diario luchan por una mejor oportunidad y mejora en sus ingresos que permitan el sustento diario de su familia.

Otra de las causas más comunes es la Pobreza que se vive mundialmente, muchas personas ven como solución este tipo de trabajo, trabajando jornadas largas con un solo fin, mejorar su calidad de vida y la de los que lo rodean.

El índice de personas sin alfabetizar en Colombia y en el mundo sigue siendo alto, trayendo esto consecuencias en el campo laboral a muchas personas, puesto que la dinámica actual en el campo laboral exige para ingreso a algún trabajo como mínimo el diploma de bachiller, razón por la cual para muchas personas la única opción que les queda es engrosar las filas del desempleo o

aceptar trabajos informales.

La violencia que se vive en Colombia y otros países es otro de los ingredientes que ha hecho que las personas del campo se desplacen hacia la ciudad a buscar cómo sobrevivir ya que fueron desplazados forzosamente de sus tierras, lugar donde tenía todo para su subsistencia propia y de la familia.

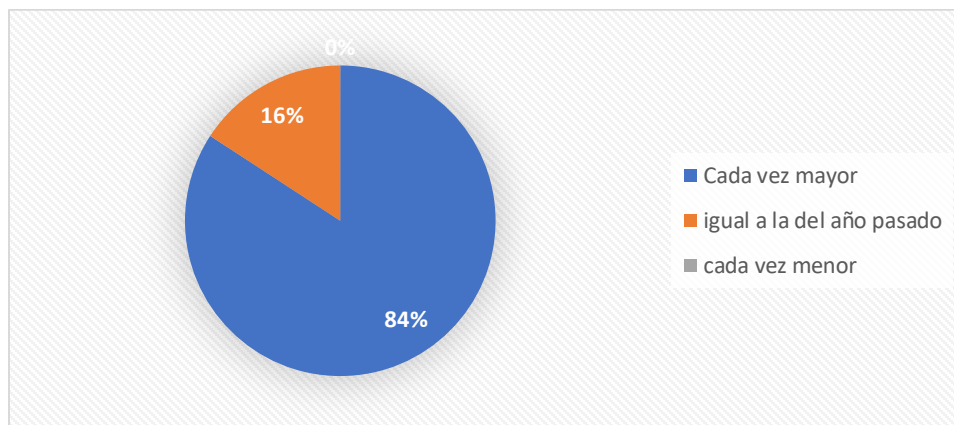
6.3 Respuesta de la encuesta realizada a los usuarios de la vía

Para esta encuesta realizada a los usuarios de la vía se tomó la muestra en 500 personas en toda el área centro de la ciudad, sin interesar el sitio exacto donde se encontraba, la encuesta se realizó en el parque central, en el centro comercial Marandúa, en el parque centauros, en los alrededores de almacenes Éxito Vecino, en la zona comercial artesanal, en la denominada calle de las notarías y en los alrededores de la alcaldía de la ciudad, con la idea de apreciar las opiniones de los usuarios de la vía.

Tabla 14. Considera usted que la congestión vehicular en Villavicencio, con respecto al año pasado (2015) es

Considera usted que la congestión vehicular en Villavicencio, con respecto al año pasado (2015) es	
Cada vez mayor	421
igual a la del año pasado	79
cada vez menor	0

Gráfica 14. Considera usted que la congestión vehicular en Villavicencio, con respecto al año pasado (2015) es

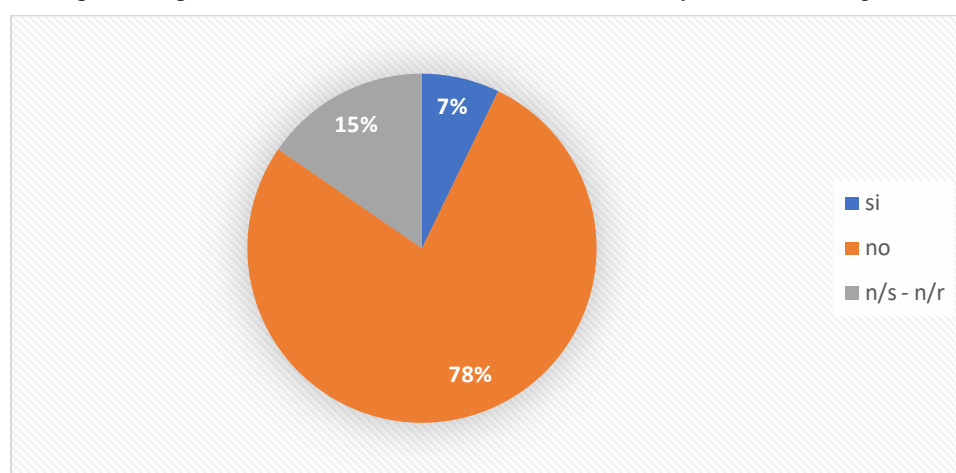


El 84% de las personas que conformaron esta muestra, piensan que la congestión vehicular en Villavicencio, con respecto al año pasado (2015) es cada vez mayor, y el 16% considera que la congestión vehicular en Villavicencio, con respecto al año anterior (2015) es igual.

Tabla 15. Piensa que la implementación de las ZPP en Villavicencio ha ayudado a descongestionar la zona centro

Piensa que la implementación de las ZPP en Villavicencio ha ayudado a descongestionar la zona centro	
si	36
no	387
n/s - n/r	77

Gráfica 15. Piensa que la implementación de las ZPP en Villavicencio ha ayudado a descongestionar la zona centro

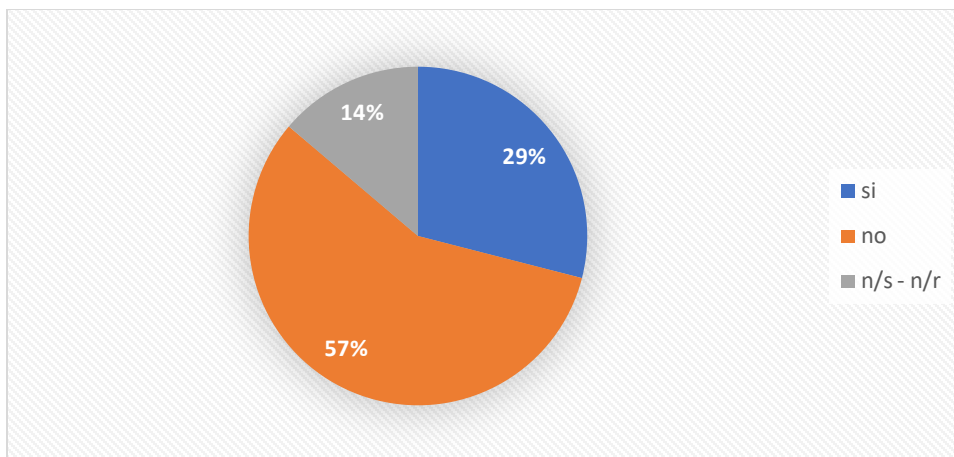


Al preguntársele a la muestra si pensaban que la implementación de las ZPP en Villavicencio ha ayudado a descongestionar la zona centro, el 78% respondió de manera negativa, el 7% de forma positiva y el 15% no sabe o no responde.

Tabla 16. Cree que el consorcio para las ZPP en Villavicencio ayudo a solucionar la problemática del desempleo

Cree que el consorcio para las ZPP en Villavicencio ayudo a solucionar la problemática del desempleo	
si	145
no	286
n/s - n/r	69

Gráfica 16. Cree que el consorcio para las ZPP en Villavicencio ayudo a solucionar la problemática del desempleo

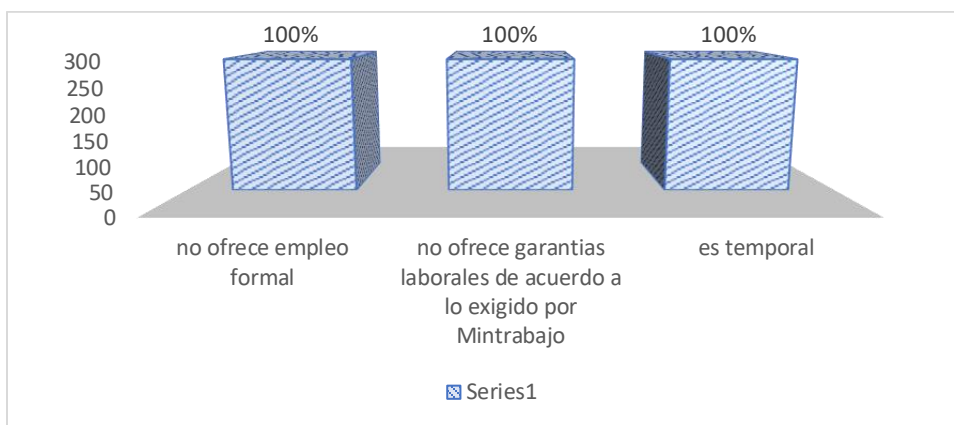


El 57% de las personas que respondieron a esta encuesta, cree que el consorcio para las ZPP en Villavicencio no ayudo a solucionar la problemática del desempleo, el 29% piensa que sí y el 14% no sabe o no responde.

Tabla 17. Por qué piensa que no

por qué piensa que no	
No ofrece empleo formal	286
no ofrece garantías laborales (salud, pensión, riesgos, prestaciones y liquidación)	286
es temporal	286

Gráfica 17. por qué piensa que no



De las personas que no creyeron que el consorcio para las ZPP en Villavicencio ayudo a solucionar la problemática del desempleo, piensa no ofrece empleo formal (100%), No ofrece garantías laborales (salud, pensión, riesgos, prestaciones y liquidación) (100%) y es

temporal (100%).

Tabla 18. Por qué piensa que si

por qué piensa que si	
ofrece empleo informal	145
algo es algo	100
así sea temporal	25

Gráfica 18. por qué piensa que si

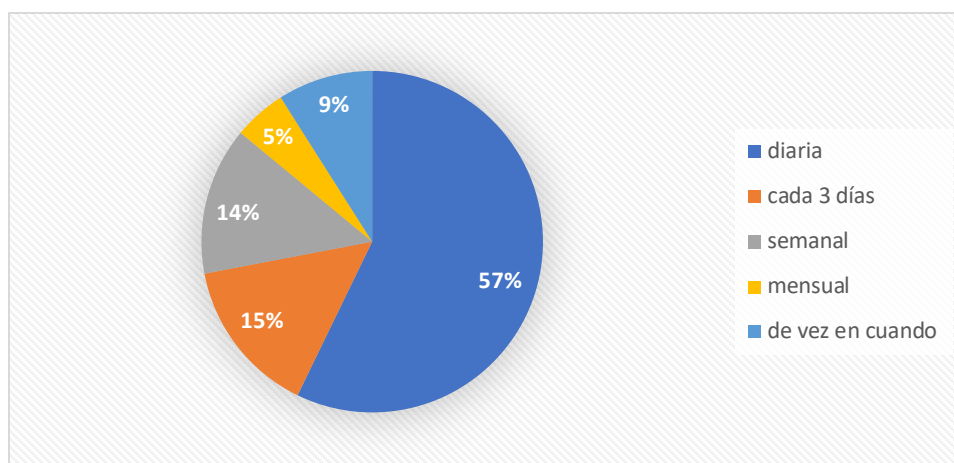


De las personas que si creyeron que el consorcio para las ZPP en Villavicencio ayudo a solucionar la problemática del desempleo, de esta respuesta piensa que si por que ofrece empleo informal el 54%, algo es algo responde el 37% y así sea temporal 9%.

Tabla 19. Usted sale al centro con frecuencia

usted sale al centro con frecuencia	
diaria	286
cada 3 días	74
semanal	70
mensual	25
de vez en cuando	45

Gráfica 19. usted sale al centro con frecuencia

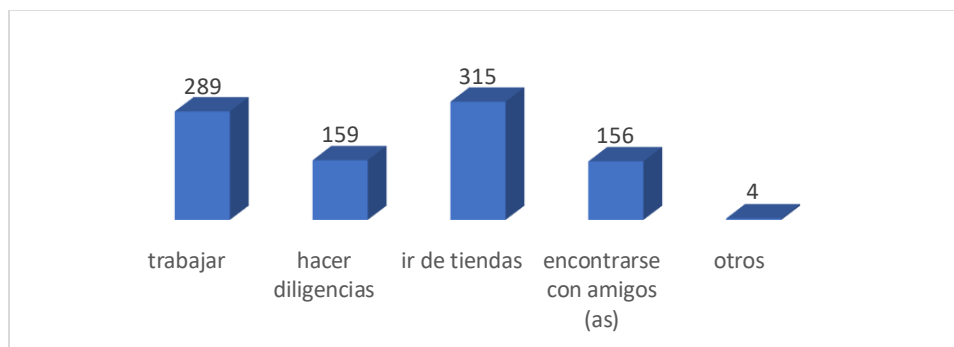


La asiduidad con que las personas que fueron encuestadas frecuentan el centro de la ciudad es: diaria (57%), cada 3 días (15%), semanal (14%), mensual (5%), de vez en cuando (9%).

Tabla 20. Usted sale al centro a...

Usted sale al centro a...	
trabajar	289
hacer diligencias	159
ir de tiendas	315
encontrarse con amigos (as)	156
otros	4

Gráfica 20. Usted sale al centro a...



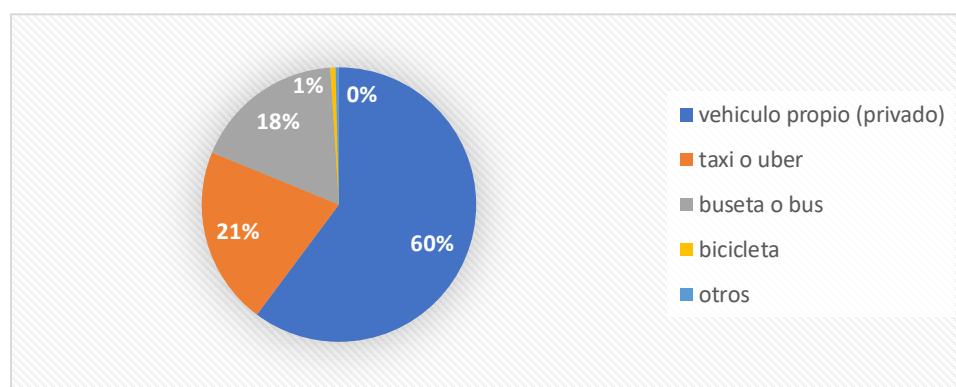
Al preguntársele a la muestra, a que salía al centro, el 57.8% lo hace a trabajar, el 31.8%

sale a hacer diligencias, el 63% sale de tiendas o compras, el 31.2% a encontrarse con amigos (as) y el 0.8% a otras cosas.

Tabla 21. Cuando sale al centro lo hace en

cuando sale al centro lo hace en	
vehículo propio (privado)	301
taxi o uber	105
buseta o bus	89
bicicleta	3
otros	2

Gráfica 21. Cuando sale al centro lo hace en

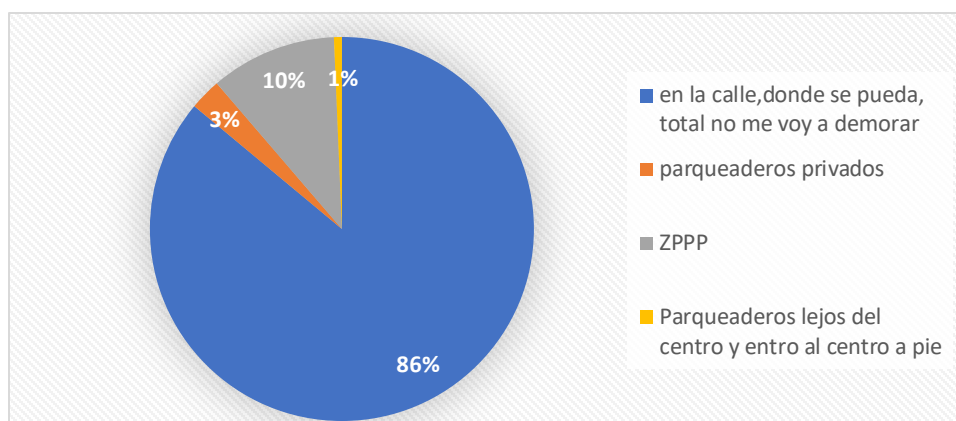


Cuando los representantes de la muestra salen al centro lo hacen en vehículo propio o privado 60%, taxi o Uber 21%, Buseta o bus 18%, bicicleta 1%, otros medios de transporte (0%) – ninguno.

Tabla 22. En el centro parquea en

En el centro parquea en	
en la calle, donde se pueda, total no me voy a demorar	259
parqueaderos privados	8
ZPPP	32
Parqueaderos lejos del centro y entro al centro a pie	2

Gráfica 22. En el centro parquea en



En la gráfica 22 se evidencia que las personas que respondieron esta encuesta, cuando salen al centro, parquean en la calle, porque no se van a demorar 86%, en parqueaderos privados 3%, en la ZPP 10%, y en parqueaderos lejos del centro 1%.

Tabla 23. Para obtener el pase - hizo el curso correspondiente

para obtener el pase - hizo el curso correspondiente	
Si	222
No	78
no tengo vehículo	200

Gráfica 23. para sacar el pase - hizo el curso

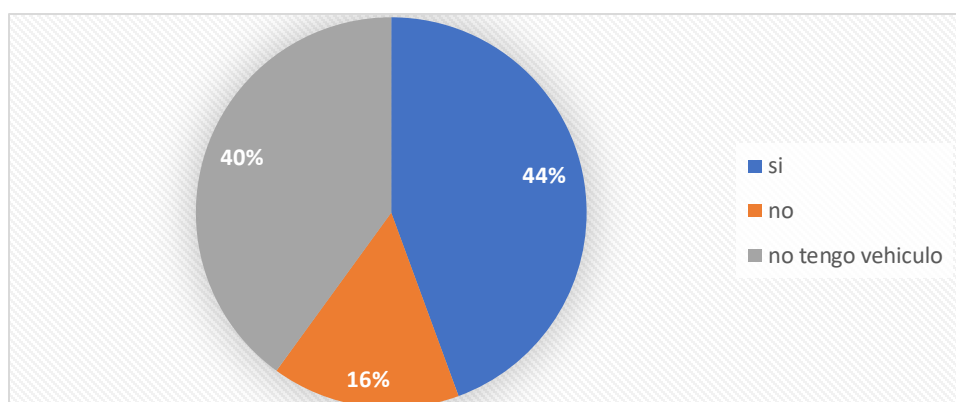
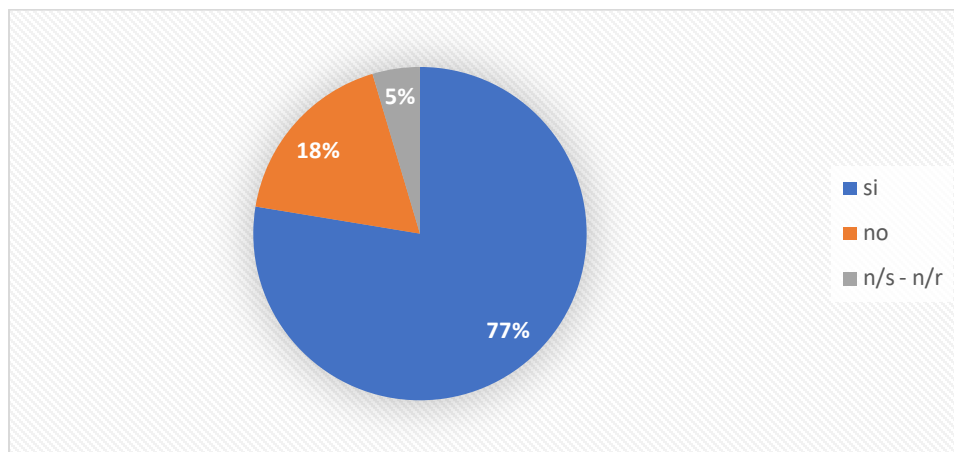


Tabla 24. ¿Sabe usted que no se debe parquear en la vía pública en la zona centro?

¿Sabe usted que no se debe parquear en la vía pública en la zona centro?	
si	388
no	89
n/s - n/r	23

Gráfica 24. ¿Sabe usted que no se debe parquear en la vía pública en la zona centro?



Tal como muestra la gráfica 24, el 77% de los encuestados saben que no se debe parquear en la vía pública en la zona centro, el 18% respondió de manera negativa y el 5% no sabe o no responde.

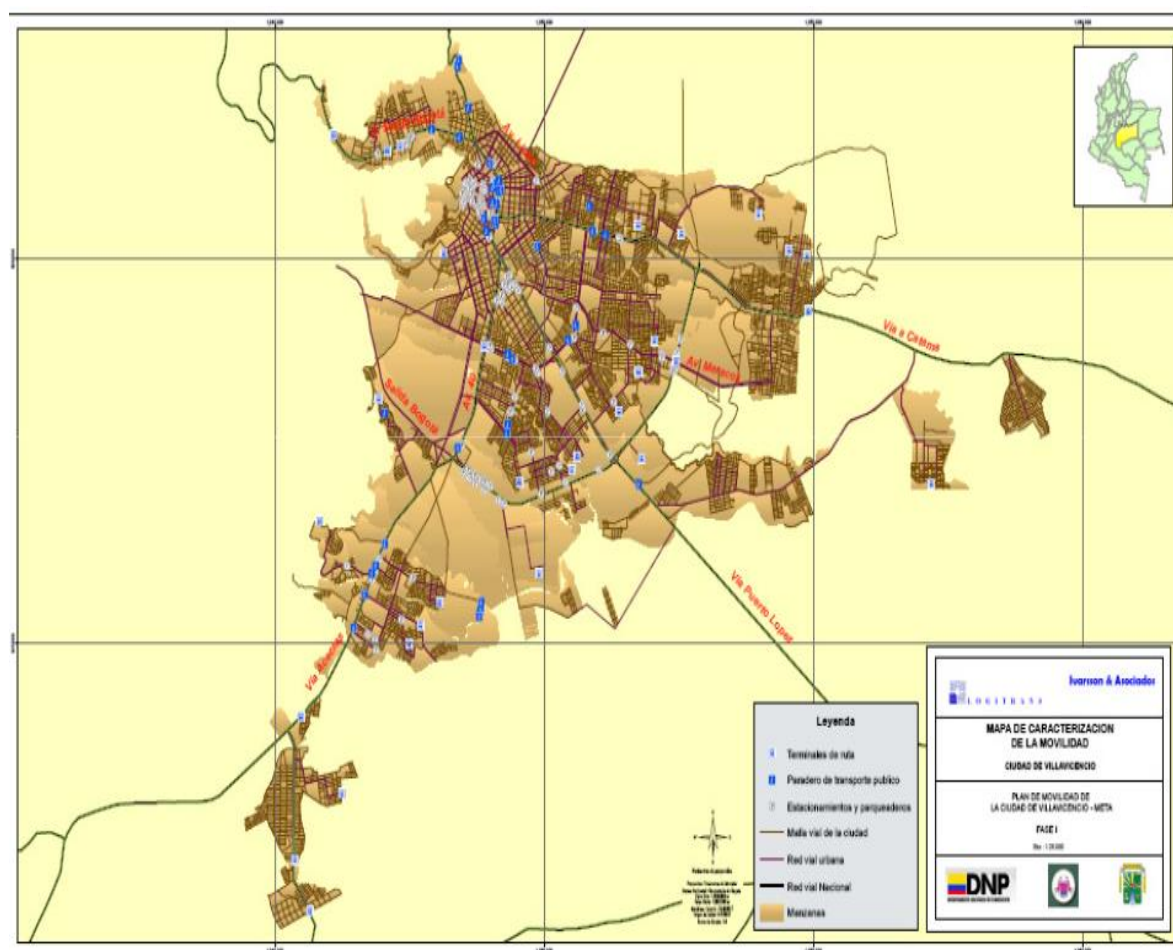
6.3.1 diagnostico

Se evidencia con la encuesta que el 84% de las personas que conformaron esta muestra, piensan que la congestión vehicular en Villavicencio, con respecto al año pasado (2015) es cada vez mayor, el 78% piensa que la implementación de las ZPP en Villavicencio no ha ayudado a descongestionar la zona centro, el 57% cree que el consorcio para las ZPP en Villavicencio no ayudo a solucionar la problemática del desempleo; piensa que no, porque no ofrece empleo formal (100%), no ofrece garantías laborales (salud, pensión, riesgos, prestaciones y liquidación) (100%) y es temporal (100%); piensa que si por que ofrece empleo informal 54%, algo es algo 37% y así sea temporal 9%. La asiduidad con que salen al centro la personas es: diaria (57%), cada 3 días (15%), semanal (14%), mensual (5%), de vez en cuando (9%), de las cuales el 57.8% lo hace a trabajar, el 31.8% sale a hacer diligencias, el 63% sale de tiendas o compras, el 31.2% a encontrarse con amigos (as) y el 0.8% a otras cosas. El 60% lo hace en vehículo propio el 39% en vehículo público, los que tienen vehículo privado parquean en la calle, porque no se van a demorar 86%,

aunque el 77% de los encuestados saben que no se debe parquear en la vía pública en la zona centro. Analizados estos resultados se puede verificar que aunque las personas saben y son conscientes de los problemas de congestión vial existentes en la zona centro de la ciudad, no hacen nada por ayudar a solucionarlo, considerando además de ello que la implementación de las ZPP, no ayudan a la descongestión de la zona.

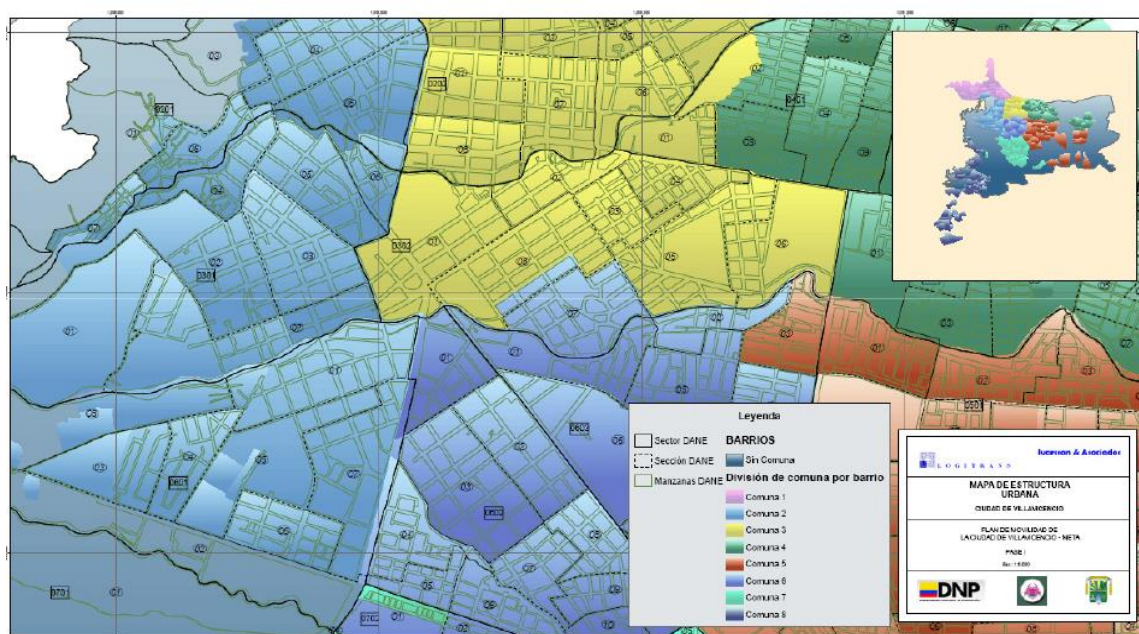
6.4 diagnóstico de movilidad Villavicencio

Figura 3. Productos del Sistema de Información Geográfico Mapa de Caracterización Villavicencio



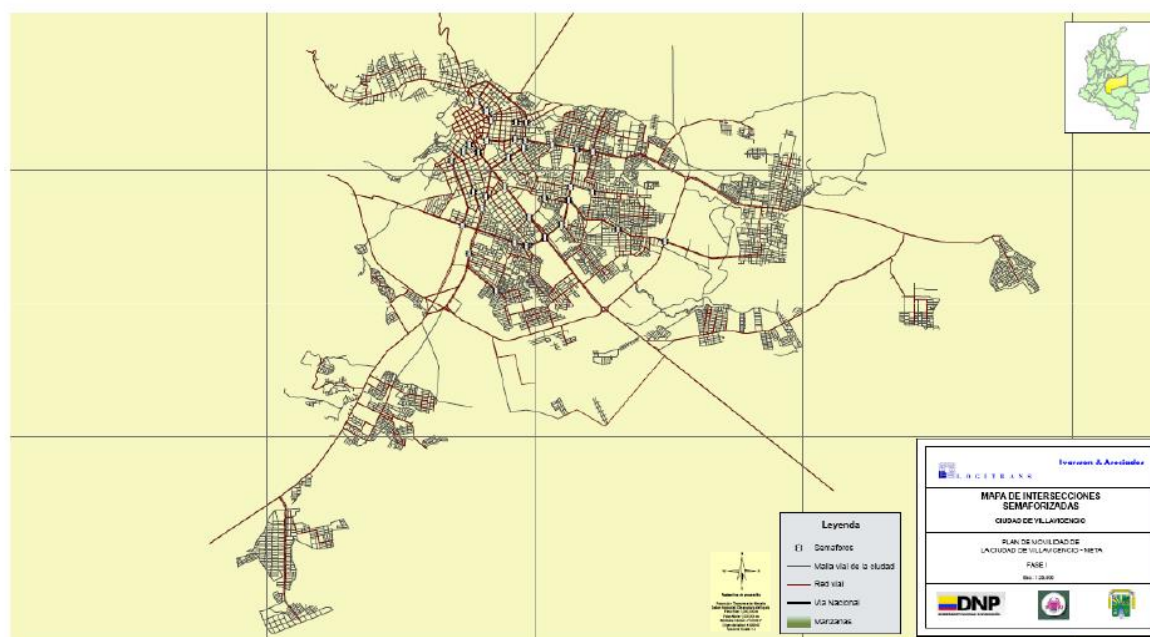
Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

Figura 4. Productos Del Sistema De Información Geográfico Mapa de la estructura de Villavicencio



Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

Figura 5. Mapa de Intersecciones semafóricas



Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

Figura 6. Productos del sistema de información geográfico Mapa de red vial

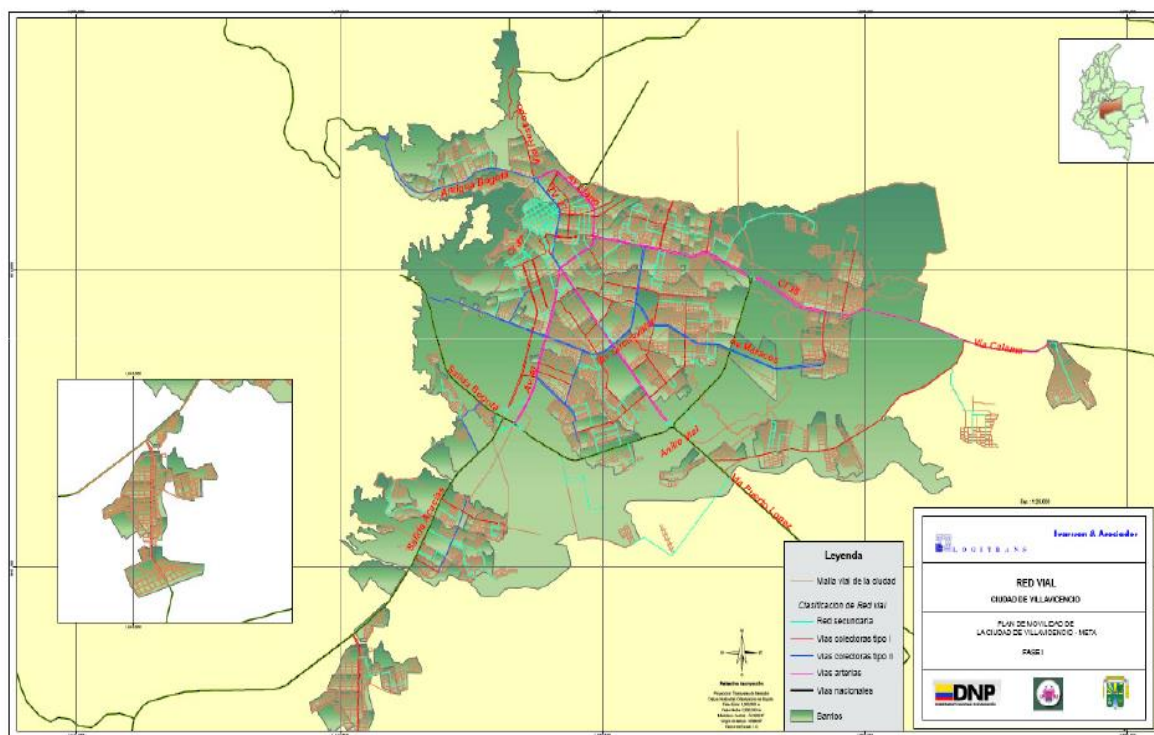
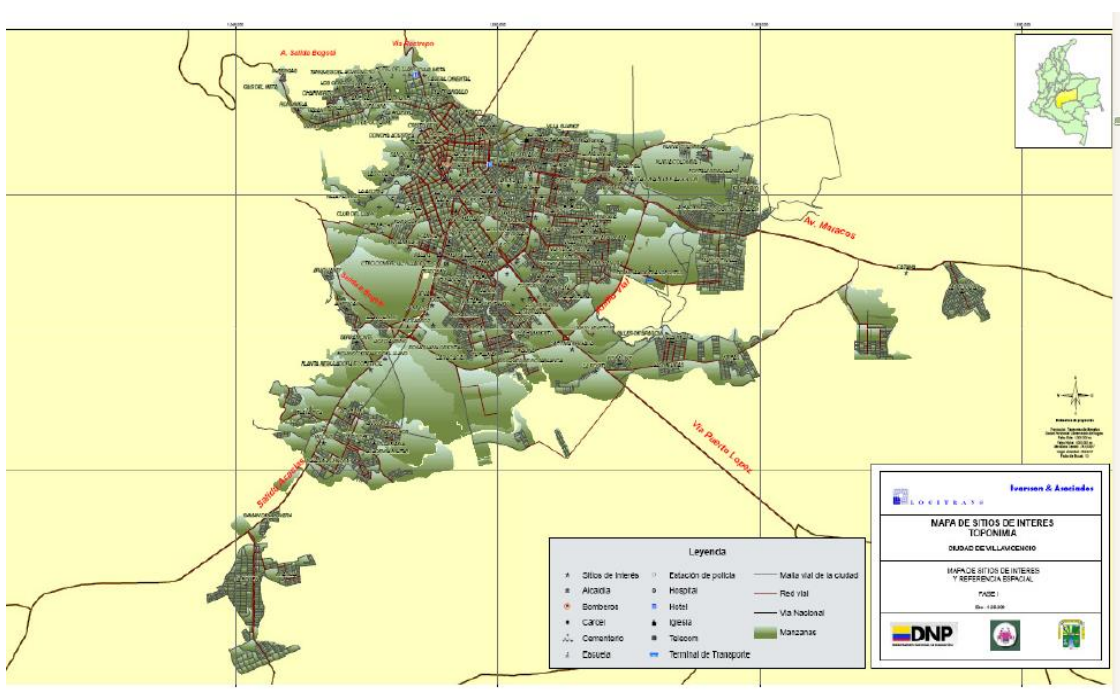
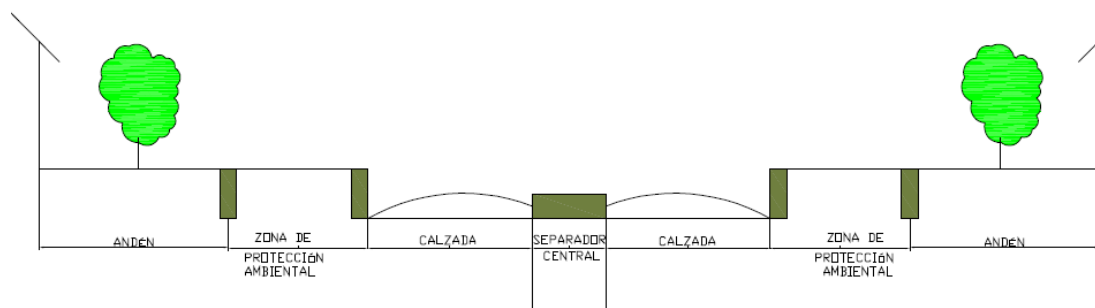
Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

Figura 7. Productos del sistema de información geográfico Mapa de Toponimia

Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

6.4.1 Inventario red vial de Villavicencio.

Figura 8. Inventario de la Red Vial

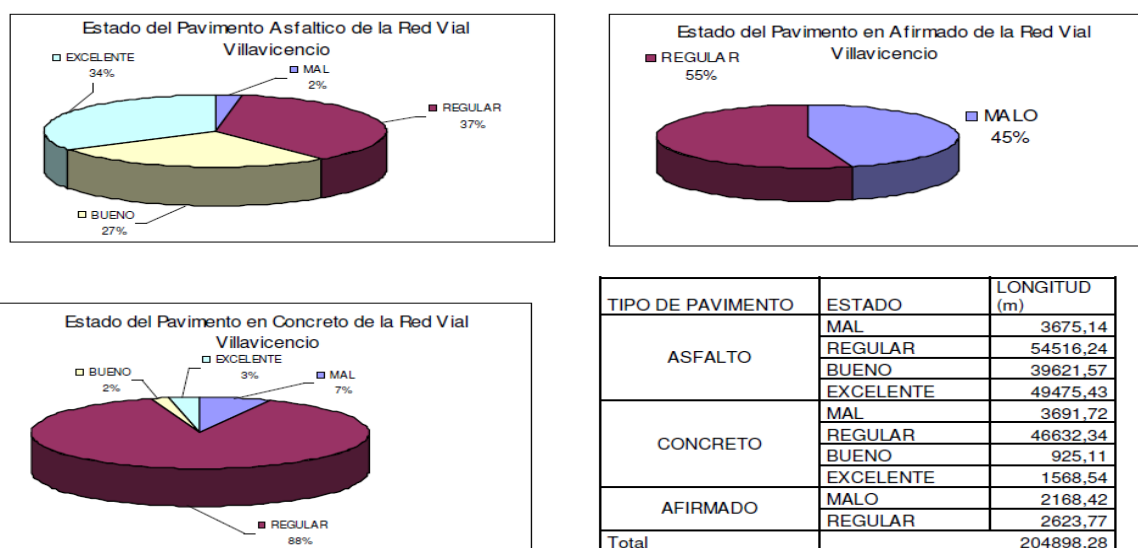


Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

“Este inventario de la red Vial consiste en:

- Codificación e identificación de cada uno de los tramos a levantar (Vías del POT y corredores del TPC).
- Creación del Archivo Geográfico de la Red Vial.
- Determinación de las características geométricas, número de calzadas, anchos calzadas, andenes, separadores, zona de protección ambiental, pendientes, carriles por sentido y estado de la vía.
- Incorporación de la información recopilada en campo al archivo geográfico” (Alcaldía de Villavicencio, 2012)

Figura 9. Ejemplos resultados de la red vial inventariada estado del pavimento.



Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

Figura 10. Inventario de señales de tránsito red vial Inventariada

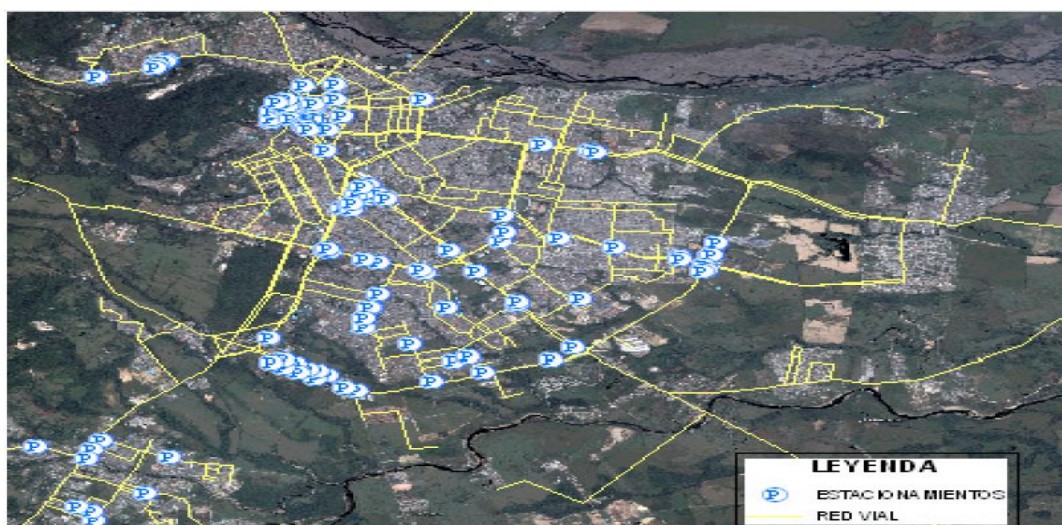


Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

“Se realizó el inventario de las Señales de tránsito de la red vial de la Ciudad de Villavicencio determinando:

- Ubicación espacial en función de la intersección más próxima.
- Tipo de Señal de Tránsito.
- Estado de la Señal de Tránsito.” (Alcaldía de Villavicencio, 2012)

Figura 11. Inventario de Estacionamientos

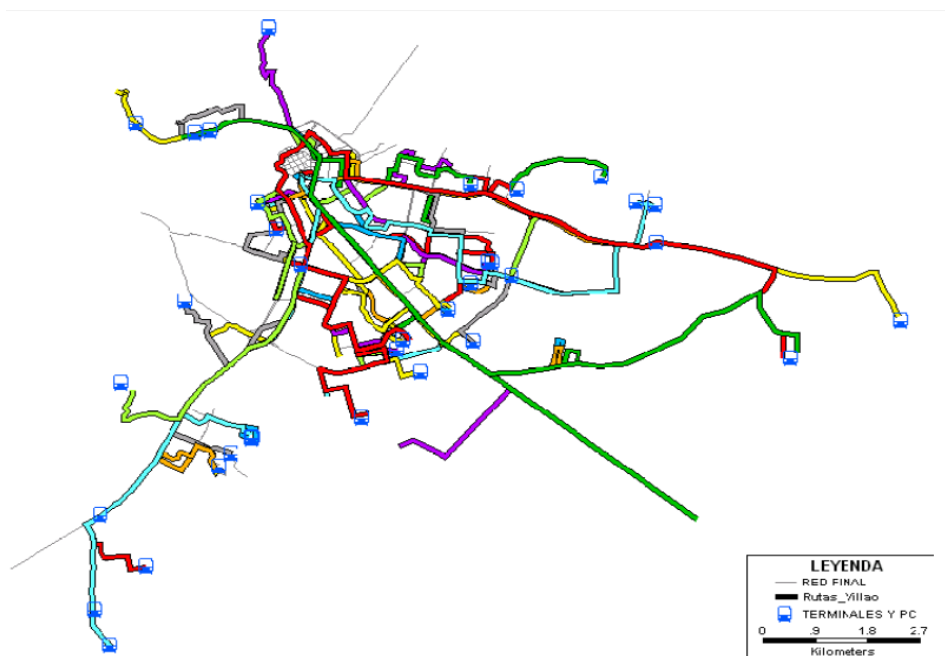


Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

“Se realizó el Inventario de Parqueaderos Determinando:

- Ubicación Espacial del Mismo.
- Plazas Por tipo de Vehículo Ofrecidas.
- Valor de la Tarifa.
- Días de Atención” (Alcaldía de Villavicencio, 2012)

Figura 12. Inventario de señales de tránsito red vial inventariada

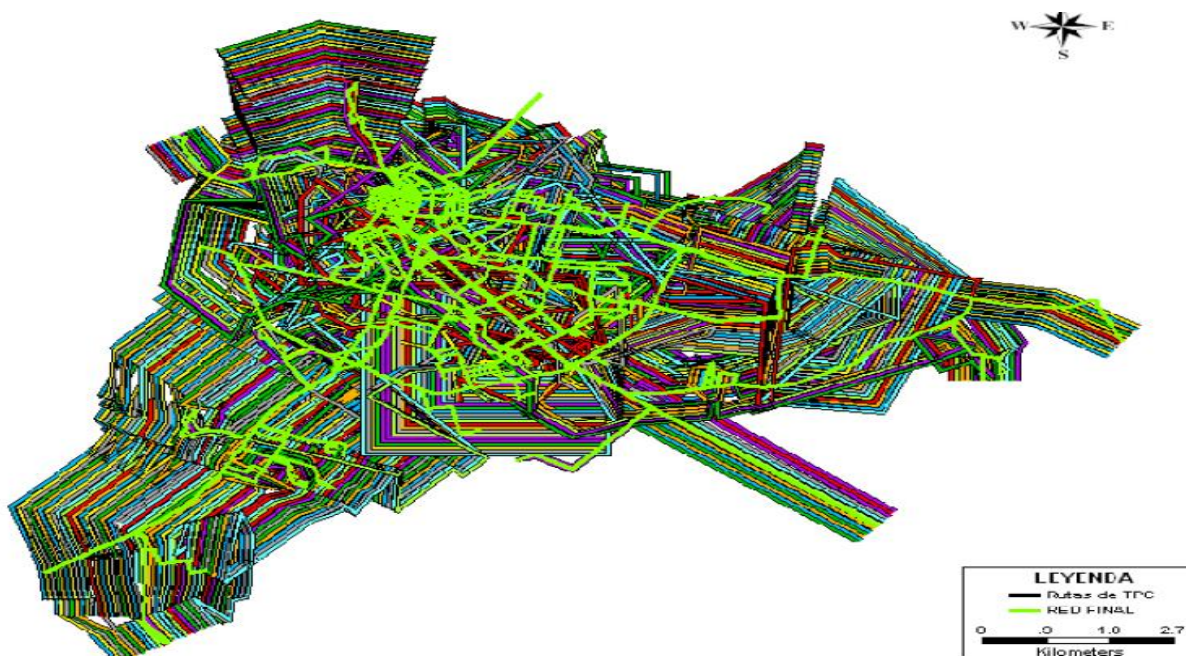


Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

“Se Procedió a realizar el levantamiento de las rutas que actualmente atienden la demanda en la Ciudad de Villavicencio ofreciendo 237 rutas distribuidas así:

- Arimena: 32 rutas.
- Asprovespulmeta: 27 rutas.
- Cootransmeta: 54 rutas.
- Nueva Urbana : 38 rutas.
- Tax meta: 33 rutas.
- Ejecutivo del llano: 17 rutas.
- Rápido Los Centauros: 36” (Alcaldía de Villavicencio, 2012)

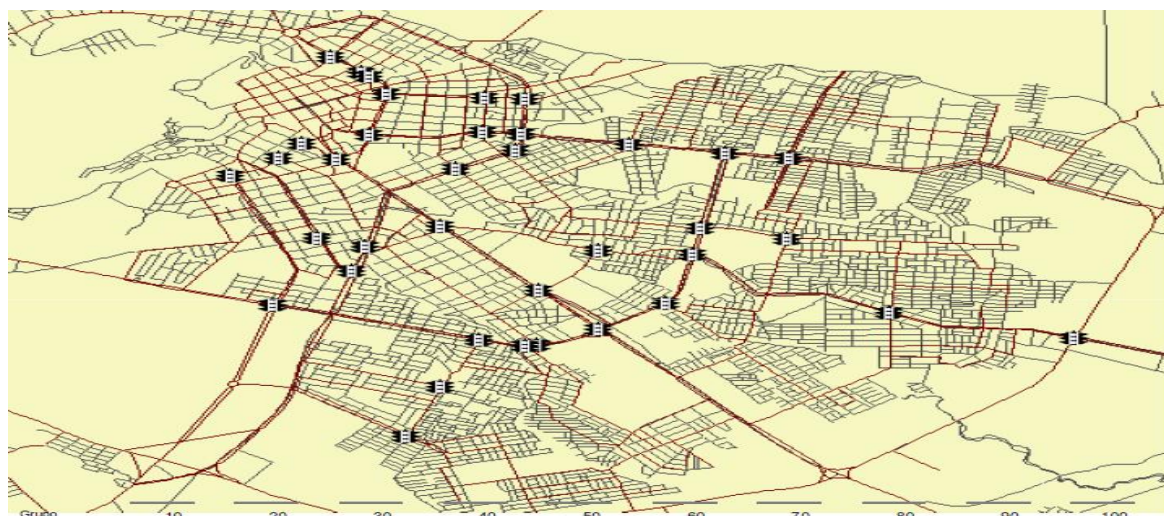
Figura 13. Inventarios de Rutas



Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

- “Creación del Archivo Geográfico de cada una de las rutas levantadas.
- Creación del Archivo Geográfico y posterior levantamiento de los Terminales de Rutas y equipamientos ofrecidos en estos” (Alcaldía de Villavicencio, 2012).

Figura 14. Inventario de intersecciones semaforicas



Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

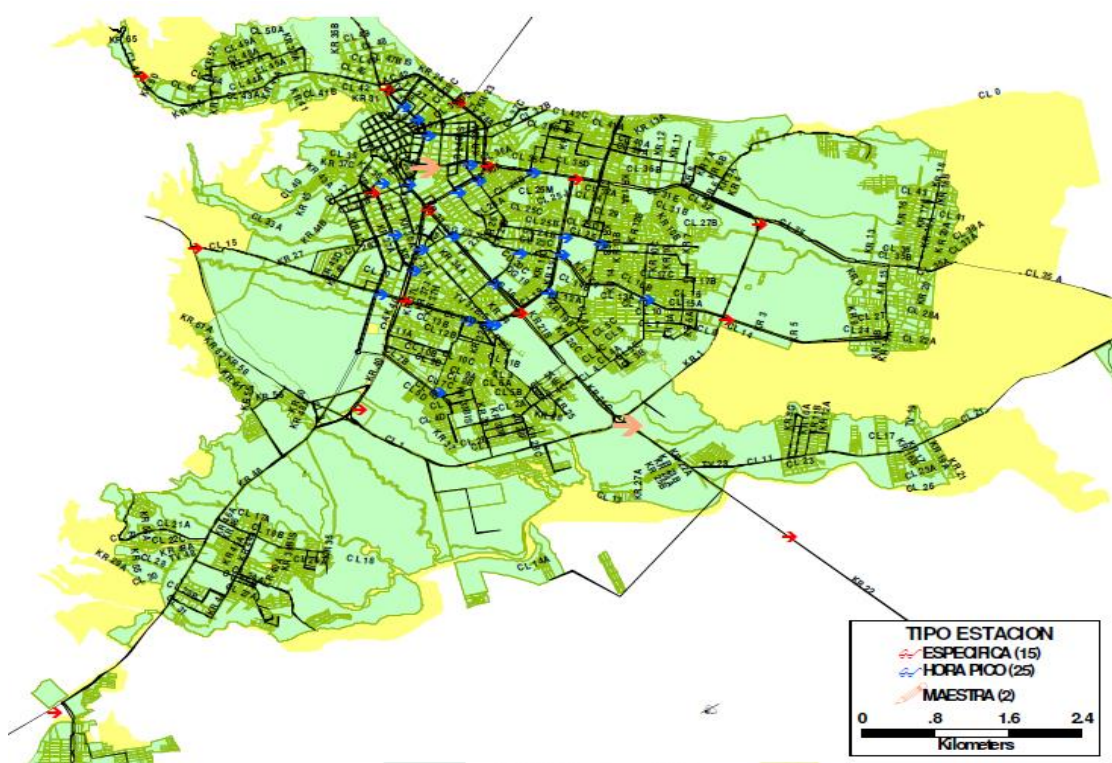
“Se realizó el inventario de las Intersecciones semaforicas de la ciudad de Villavicencio ofreciendo

37 intersecciones semafóricas en total determinando en cada una de estas:

- Ubicación Espacial de la misma.
- Estado del Equipo y cada una de las lentes que compone la intersección.
- Estado del Poste y/o ménsula de cada uno de los equipos que compone la intersección.
- Geo referencia y Creación del Archivo Geográfico.
- Determinación fases del semáforo en las intersecciones en funcionamiento” (Alcaldía de Villavicencio, 20129

6.4.2 Caracterización de los flujos de tránsito vehicular.

Figura 15. Caracterización de los flujos de tránsito vehicular



Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

“La caracterización de los flujos de tránsito vehicular consiste en determinar los flujos por movimiento en una intersección en particular y por tipo de vehículo según la figura 16.

- En las estaciones maestras (Bomberos, Séptima Brigada) este ejercicio se desarrolló las 24 Horas del día en un día Típico y un día Atípico.
- En las estaciones específicas (15 en total) este ejercicio se desarrolló 16 horas del

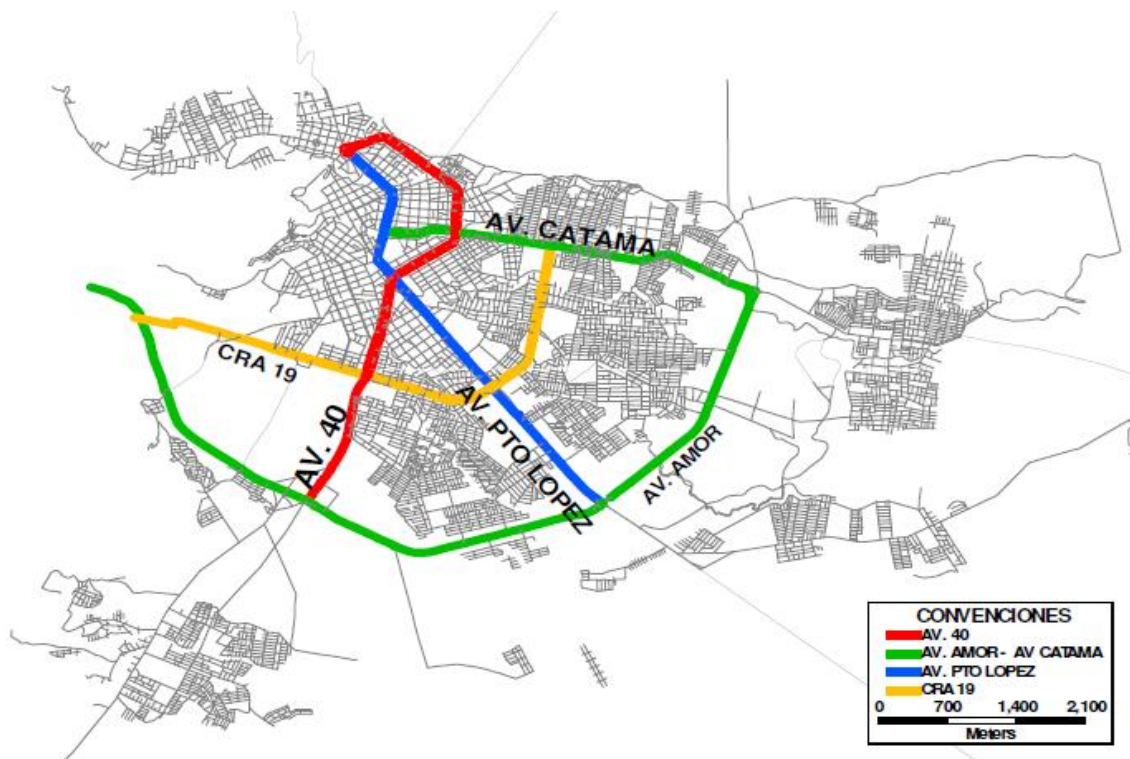
día en un día Típico y un día Atípico.

- En las estaciones secundarias (25 en total) este ejercicio se desarrolló en las horas pico determinadas mediante el análisis de las estaciones maestras.” (Alcaldía de Villavicencio)

“Los Productos de la caracterización de los flujos de tránsito vehicular son:

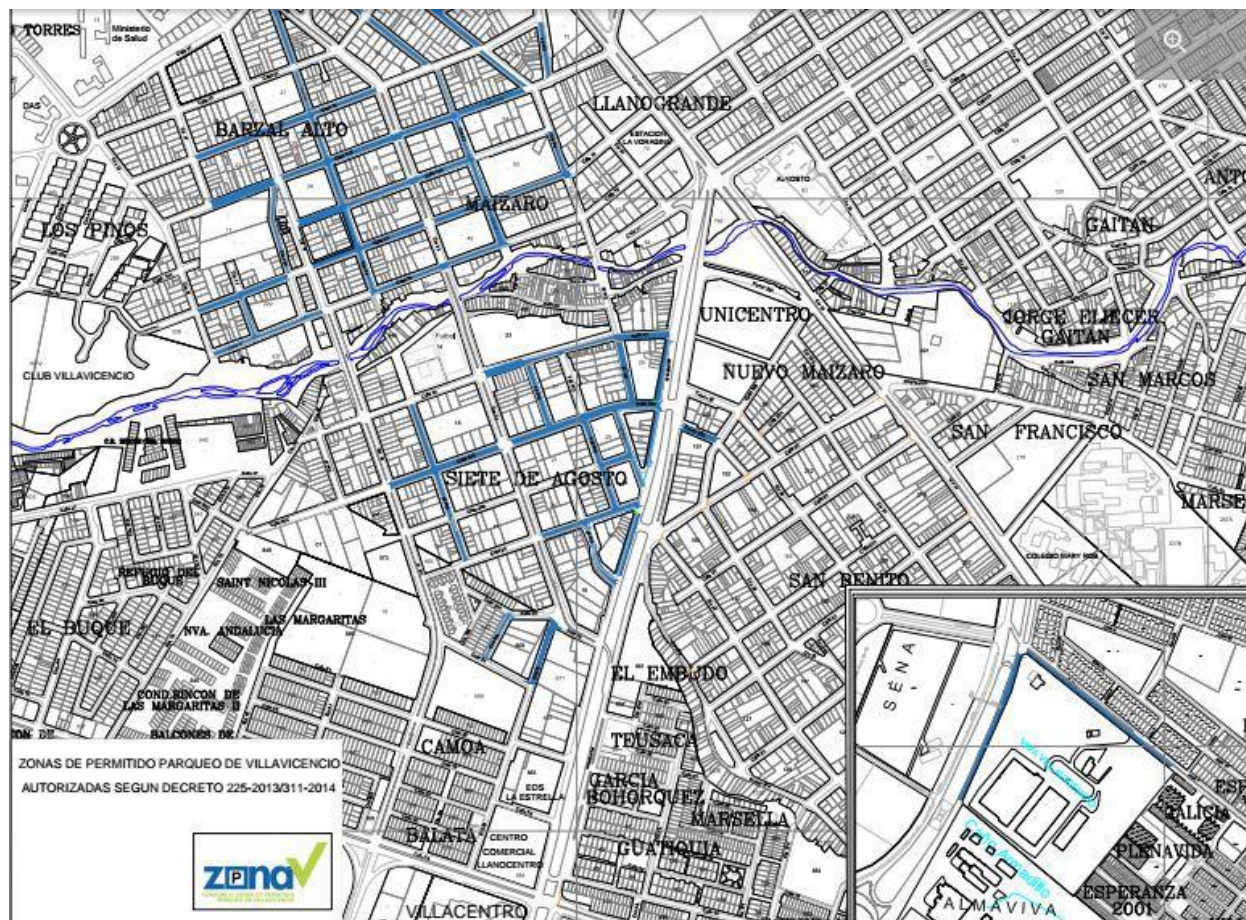
- Bases de datos, creadas y depuradas de cada una de las estaciones.
- Procesamiento de cada una de las Estaciones determinando variación del flujo, participación por tipo de vehículo, hora pico, factor hora pico entre otras estadísticas.
- Determinación hora pico en la ciudad de Villavicencio.
- Caracterización del Trafico en General en la ciudad de Villavicencio.” (Alcaldía de Villavicencio)

Figura 16. Caracterización de las velocidades de marcha y recorrido y tipo de vehículo



Fuente: www.alcaldiadevillavicencio.gov.co

7. Zonas de permitido parqueo de Villavicencio autorizadas según decreto 225-2013/311-2014



De acuerdo con el Consorcio Zonas de Permitido Parqueo de Villavicencio, “Los habitantes de Villavicencio se quejan constantemente por el pago de parqueo en vías públicas, razón por la cual dejan de trasladarse en sus vehículos de uso particular a los sectores céntricos de la ciudad, sin tener en cuenta que al dejar de utilizarlos, se está cumpliendo el objetivo para el cual fueron establecidas las zonas de permitido parqueo “menguar el parqueo en las calles, desembotellar las vías y mejorar la movilidad”. En países “desarrollados” funciona el modelo de Zona Azul, el cual cobra un valor a quien parquea en la vía pública, desestimulando el abandono de autos y motocicletas en las vías. (Zonav.co. 2015)

zonavLlanoalmondo.com preguntó a John Henry Garzón Gil Gerente de la Concesión de

Zonas de permitido parqueo, Si realmente sirven? a lo cual respondió: “Si claro, obviamente las zonas de permitido parqueo han desestimulado el uso del vehículo, sobre todo en las zonas del Barzal alto, Barzal bajo y parte del Siete de Agosto, donde se evidencia que verdaderamente el flujo de vehículos ha mermado, la gente ha utilizado y ha sabido utilizar los parqueaderos existentes y los garajes en sus casas, entendiendo que el parqueo en la vía tiene que ser temporal, porque el permanente o lo maneja usted dentro de un garaje o se evita traer el vehículo al centro, de hecho algunas familias han optado por utilizar un solo vehículo para trasladarse, descongestionando las vías. Para quienes deseen ver como la norma ha cambiado la cultura de los metenses, pueden ir a la Dian, el Templete, Los Potrillos, Colegio Francisco Arango, Clínica Marta, Clínica Cooperativa, Zonas que eran utilizadas por algunas personas para dejar sus vehículos mientras realizaban sus diligencias, sin embargo, estas zonas ya no son rentables para la Concesión, pero seguimos operándolas, cumpliendo con el objetivo que es la merma de los vehículos mal parqueados.

Sin embargo, y bajo lo observado a simple vista, se puede concluir que la gente sigue parqueando sus vehículos en las calles incluyendo las zonas demarcadas de permitido parqueo, razón que lleva a concluir que la medida no ha dado los resultados esperados, por ello lo mencionado en los dos párrafos anteriores puede considerarse solo como la justificación del Consorcio para seguir operando.

MOTIVACIÓN INICIAL

Villavicencio carece de parqueaderos públicos, razón por la cual los habitantes se acostumbraron a dejar los vehículos en cualquier calle, sin pagar y sin tener en cuenta los graves problemas de movilidad que por ello se generan; podría pensarse que en la mayoría de los casos existe el dinero para cancelar el servicio transitorio de parqueo, pero lo que no existe es la cultura para ello

LEGALIDAD DE LAS ZONAS AZULES

Frente a los problemas de movilidad de la capital metense y con el objetivo de subsanarlos, se debatió, aprobó y expidió el Acuerdo No 196 de 2013 en el cual se autorizó al señor Alcalde para implementar las Zonas, con unos ingresos no inferiores al 20% del recaudo, destinado a la Malla vial del Municipio.

Decreto 225 de 2013: se Reglamentaron las Zonas de Permitido Parqueo, Obligaciones,

prohibiciones y la obligación de contratar población vulnerable.

Decreto 139 de 2014: El Municipio establece la tarifa de pago por horas directamente, NO el Concesionario.

LA CONCESIÓN

Inicia su operación El 7 de Julio de 2014, durante siete años. A la fecha ha transferido al Municipio 650 millones de pesos.

Zonas autorizadas: 116

Sectores: Centro Alto, Centro Bajo, Barzal Alto, Barzal Bajo, Siete de Agosto, Unimeta, Avenida 40.

Distribuidores – Inclusión Social: Entre 120 y 140, depende de los días trabajados, el personal es rotativo. Es importante destacar que se recibieron 920 Hojas de vidas de las cuales 495 personas se han vinculado con la concesión, retirándose 340 y se han denunciado 24 personas en fiscalías por posible fraude. Los distribuidores hacen parte de población en condición de vulnerabilidad: Discapacitados, adultos mayores, madres cabeza de familia, desplazados, población LGBTI y personas desempleadas pertenecientes al SISBEN, los distribuidores son capacitados de manera constante, para garantizar un mejor servicio a los usuarios de las Zonas de permitido parqueo.

Plataforma Tecnológica: La concesión viene trabajando para ofrecer un servicio que cubra y supere las expectativas del cliente, inicialmente se utilizaron las tiqueteras manuales, que serán reemplazadas por Terminales inteligentes conformadas por una tablet y una impresora portátil, que reportarán en línea al sistema, brindando facilidades de pago (electrónico), igualmente estarán conectadas con la Policía Nacional y la Secretaria de Movilidad.” (Zonav.co, 2015)

Es de anotar que el 17 de Enero de 2017 el señor Alcalde Wilmar Barbosa Roza:

“... instauró ayer (martes) ante el Juzgado Octavo Administrativo de Villavicencio una acción popular con el propósito de dar por terminado el Contrato 0811 de mayo 7 de 2014, por medio del cual se crearon las Zonas de Permitido Parqueo (ZPP), también llamadas ‘zonas azules’, en la capital del Meta.

El jefe de la Oficina Jurídica del municipio, Germán Andrés Pineda Baquero, sostuvo que luego de hacer consultas y analizar detenidamente todos los aspectos e implicaciones jurídicas del caso, se elevaron las querellas mencionadas con base en las siguientes nueve razones:

1. La Alcaldía es improcedente para fijar tasas de parqueo en las vías públicas.
2. Las tarifas

de parqueo fueron fijadas de manera extemporánea. 3. Existe Violación del derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público. 4. Protección constitucional y legal del espacio público. 5. Detrimento del patrimonio público. 6. El contrato de concesión debió suscribirlo el Alcalde y no delegar esa responsabilidad en el Jefe de la Oficina de Contratación municipal, tras ampararse en la Resolución 174 del mayo del 2012. 7.- El recaudo de la tasa de parqueo le corresponde a la administración municipal y no al contratista o concesionario como se está haciendo. 8.- El objeto del contrato excedió la autorización del Concejo Municipal. 9. Por incumplimiento tanto del Concejo y la Alcaldía de varias normas, riñendo así con el principio de legalidad y por ende con la moralidad administrativa.

Por ello, Pineda Baquero confirmó que el Gobierno ‘Unidos Podemos’ solicitó al Juzgado Octavo Administrativo de Villavicencio, que se ordene la terminación definitiva del sistema de Zonas de Permitido Parqueo (ZPP) en la ciudad y, por ende, la terminación del Contrato 0811 del 2014 y todos sus efectos” (Periódico del Meta, 2017).

8. Conclusiones y Recomendaciones

8.1 Conclusiones

Como se ha evidenciado, las zonas de permitido parqueo fueron creadas para que no se utilizaran las vías públicas como sitio de estacionamiento, tan es así que las tarifas por hora (\$2000 para carro y \$1000 para moto), buscan convencer a los propietarios de vehículos que los dejen en otra parte, por parecerles costosos estos cobros o que se incluyan en una cultura de no sacar el carro personal y más bien hacer uso del servicio de taxis que ofrece la ciudad.

De acuerdo con los resultados de la encuesta aplicada a conductores de vehículos de servicio público y particular (que también son usuarios de la vía), aunque por obligación deben saber la normatividad de tránsito vigente, un 25% manifestó que no lo están, traducándose en más errores en la vía para la accidentalidad y movilidad. Quienes manifestaron conocer las normas de tránsito, no las respetan (97%) de conductores que juegan con su vida y las de los demás en las vías. A pesar de ello reconocen (92%) que es posible con las campañas de educación ciudadana en las entidades educativas hacer que la ciudadanía tome conciencia de la obediencia a las normas de tránsito, para en ultimas estar todos de acuerdo que en Villavicencio se deben habilitar más vías en la ciudad para el tránsito vehicular, porque las existentes no son suficientes.

Con respecto a la encuesta realizada al personal de las zonas azules, muestra como no son tales los beneficios socio-económicos a la comunidad, con respecto a la oferta de empleo para la población vulnerable e informal de que hizo gala en la firma del contrato de concesión 0811 del 7 de Mayo de 2014. Lo que se concluye es que el **CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO**, se aprovecha de la necesidad de trabajar de este sector poblacional (tanto hombres como mujeres se dedican a esta actividad en la localidad casi en igual porcentaje. (51% hombres y 49% mujeres), con un 71% de personas con pareja; el 50% pertenece al estrato 1 el 33% , con respecto al nivel educativo el 56% tiene primaria completa, es bachiller el 33% y técnicos o tecnólogos 11%; el mayor porcentaje de personal vive en arriendo (84%), con una modalidad de explotación, bajo un tipo de contratación inexistente que consiste en la compra de la libreta de tiquetes, donde se le impone al trabajador un horario de 12 o más horas

(generalmente de 7 a.m a 7 p.m. y en los sitios que presenten actividad nocturna como universidades y algunos puntos del barrio Barzal que se encuentran en la denominada zona rosa: de 7 a.m. a 9 p.m.) y está sujeto a vigilancia constante para que no se presenten casos de dejar parquear sin tiquete. No ofrecen las garantías de un trabajo formal como prestaciones, pago de horas extra o nocturnas y menos aún cobertura en salud y ni que decir de la cotización a pensión (el 12, % no tienen cobertura de salud, del 88, % que sí la tienen, reportan el Sisben como sistema de salud más utilizado con un 67 %).

El 61% del personal que trabaja en las ZPP son de otras ciudades del país.

En cuanto la percepción que tienen los usuarios de la vía, el 84% piensan que la congestión vehicular aumentó con respecto al año 2015, el 78% piensa que la implementación de las ZPP en Villavicencio no ha ayudado a descongestionar la zona centro, el 57% cree que el consorcio para las ZPP en Villavicencio no ayudo a solucionar la problemática del desempleo

El 77% saben que no se debe parquear en la vía pública en la zona centro, verificando que, aunque las personas saben y son conscientes de los problemas de congestión vial existentes en la zona centro de la ciudad, no hacen nada por ayudar a solucionarlo.

La congestión vehicular en la zona centro (y en otros puntos álgidos de la ciudad), hacen de los ciudadanos que deben por obligación o placer, asistir o estar en estas zonas o pasar por ellas una nueva población vulnerable, pro sufrir esta problemática y encontrarse expuesto a demoras, accidentes y perjuicios económicos que desmejoran su calidad de vida; entre ellos se encuentran también los propietarios de los comercios, que pierden posibilidad de ventas, debido a que los clientes no pueden parquear cerca para realizar las compras.

Se evidencia con la encuesta que la implementación de la Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011 que promueve la definición de lineamientos generales de educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, lo que se traduciría en comportamientos autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en el uso de la vía pública que

impliquen desplazamiento por la misma es absolutamente necesaria y urgente, debido a la cultura y el imaginario del Villavicense (que supone que como no se va a demorar no pasa nada y puede dejar el vehículo estacionado en la vía pública), ha sido difícil disuadirlos.

8.2 Recomendaciones

Se sugiere estudiar diferentes propuestas de construcción de parqueaderos, que ayuden a solucionar el problema de congestión vehicular en la zona centro, permitiendo mayor movilidad en la zona centro de Villavicencio, mediante alianzas público-privadas para construcción y administración de parqueaderos tecnificados e innovadores que ahorren espacio y tengan una mayor capacidad.

Presentar rendición de cuentas en documento al que se pueda acceder fácilmente, ya sea en línea o de manera directa por requisición del ciudadano, J.A.C. ediles, entre otros, permitiendo y/o facilitando el acceso directo a los informes financieros y de recaudo del CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO y transferencias al municipio de Villavicencio y por parte del municipio a los destinos de las transferencias realizadas por el consorcio, permitiendo identificar las necesidades y/o fallas actuales que se presentan con la rendición de cuentas tanto del consorcio como del municipio de Villavicencio.

Realizar campañas masivas en las comunidades y a través de diferentes medios de comunicación y redes sociales sobre el uso adecuado de las zonas comunes (vías) del municipio, movilidad y cultura ciudadana, con el fin de generar un cambio.

La descentralización de los entes administrativos municipales, departamentales y nacionales, así como exigir a la banca y empresa privada que se descentralicen, con el fin de descongestionar el centro de la ciudad, mejorando al mismo tiempo la administración pública y privada, de cara a la comunidad.

Tanto la Alcaldía de Villavicencio como el CONSORCIO, deben modificar la concesión, encontrando zonas adyacentes al centro de la ciudad para ubicar las Z.P.P., al tiempo que la

Alcaldía promulgue una resolución en la cual prohíba el ingreso de vehículos a la zona centro.

Se sugiere aumentar a tres dígitos el pico y placa, definiendo horarios y periodos rotativos.

La Alcaldía de Villavicencio debe encargarse de promover y facilitar el uso de Medios alternativos de transporte para descongestionar la ciudad.

Establecer premios (con beneficios tributarios) a aquellos ciudadanos que no tengan comparendos, incentivando la cultura ciudadana del respeto y cumplimiento a la normatividad vigente.

Se recomienda ejercer un mayor seguimiento al servicio que presta el consorcio a través de la ZPP, y mejorar la condición laboral de las personas vinculadas con el CONSORCIO, obligándolo a ofrecer empleo formal, a la vez que brinde capacitaciones sobre seguridad y salud en el trabajo, atención al público, servicio pos venta y relaciones humanas.

9. Plan de mejoramiento de las zonas de permitido parqueo

Se realiza la propuesta a la Alcaldía para que esta construya en convenio con la empresa privada parqueaderos especialmente de varios niveles que permitan con base en su estructura y diseño albergar un gran número de automotores (contrarrestando la falencia actual del servicio) y a su vez generando mayor número de empleos a través de la contratación de personal para la atención en los mismos (incluyendo el personal rotativo de las ZPP), empleo formal que contrarreste el elevado porcentaje de desempleo de la ciudad; esto en el marco del desarrollo económico en el que se resalta de manera substancial el papel de las actividades mercantiles, o actividades terciarias, al permitir enlazar productores y consumidores, haciendo indispensable contar con normas que permitan el expedito movimiento económico, es decir, el logro de una fluidez de productos eficiente, contabilizada y segura que aporte a nivel social y administrativo al bienestar de la economía local y nacional, sumado a ello campañas permanentes de educación vial y su debida pedagogía, en aras de cambiar el actual pensar y actuar de los Villavicensenses frente a este tema.

9.1 Objetivo

Generar las condiciones idóneas de empleo formal y favorecer el problema de movilidad de la ciudad de Villavicencio, estableciendo parqueaderos especialmente contruidos para tal fin de 3 a 5 niveles o pisos, con la seguridad necesaria para que el propietario del vehículo pueda dejarlo sin preocuparse por él, en lugares estratégicos de la ciudad, para que se pueda acceder fácilmente al centro de la ciudad, prohibiendo el parqueo en la vía pública.

9.2 Parqueaderos

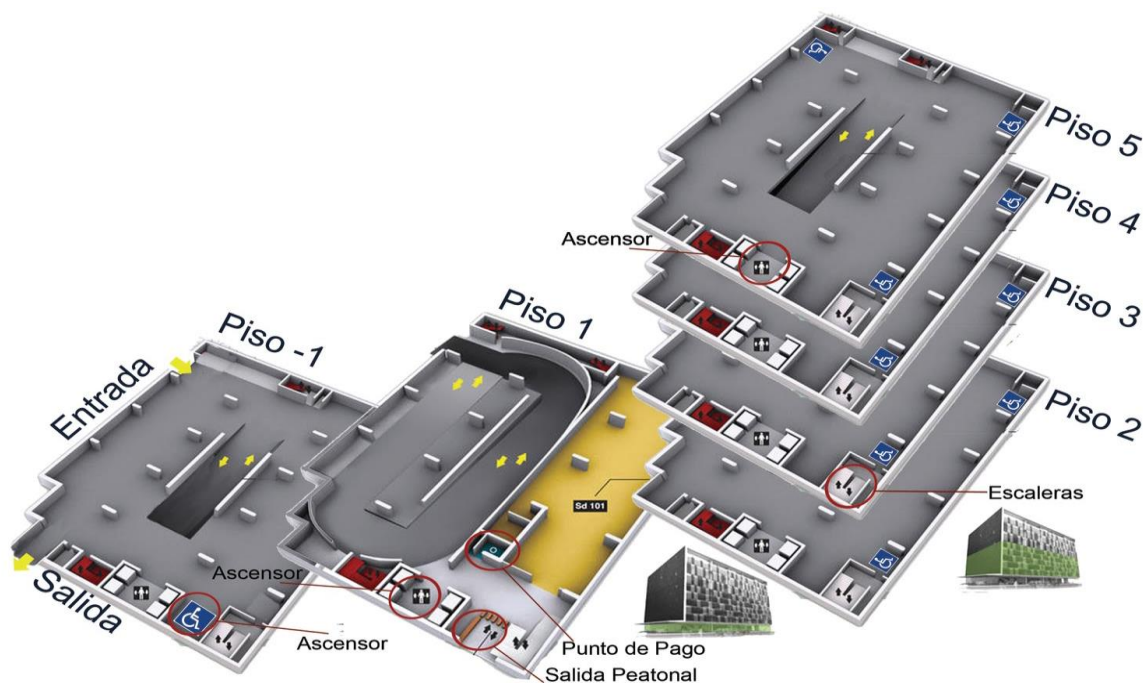
De acuerdo con el hallazgo 5, de insuficientes parqueaderos privados en la zona centro de la ciudad, que evidencia la congestión por el creciente uso de las Z.P.P., debido a que los pocos parqueaderos existentes no poseen la infraestructura suficiente para albergar los vehículos necesarios, por el constante aumento del parque automotor, hace que exista una elevada congestión en las vías de la zona centro de la ciudad, por el parqueo adecuado e inadecuado de los vehículos.

Es importante entonces estudiar diferentes propuestas de construcción de parqueaderos, que ayuden a solucionar el problema de congestión vehicular en la zona centro, permitiendo mayor movilidad en la zona centro de Villavicencio. Esto mediante alianzas público-privadas para construcción y administración de parqueaderos tecnificados e innovadores que ahorren espacio y tengan una mayor capacidad. Pudiendo hacerse mediante licitaciones públicas de entidades privadas con la Alcaldía de Villavicencio

9.2.1 Parqueadero de varios niveles o pisos

En el centro de la ciudad y cerca de él, existen muchas viviendas antiguas y casi destruidas que pueden ser intervenidas por la Alcaldía (entregando viviendas en otros sitios de Villavicencio), para destinarlas a la construcción de parqueaderos de varios niveles o pisos

Figura 17. Plano de parqueadero de varios niveles



Fuente. <http://e4cd.blogspot.com.co/2010/08/campo.html>

Con respecto a la generación de empleo, se concibe dejar un trabajador por piso, contratado de manera formal.

9.2.2 Parqueo inteligente

Partiendo de la premisa de las casas antiguas en el centro de la ciudad, cabe la posibilidad también de realizar un parqueadero en donde puede resguardar el vehículo de forma segura, optimizando espacios para tener el cupo suficiente y con el tiempo requerido por el cliente.

El parqueadero contará con un sistema de levantamiento de manera vertical que es económico de operar y mantener. Este tipo de parqueaderos son de tipo elevador y permite que los vehículos sean movidos automáticamente y parqueados con un ascensor que se mueve hacia arriba y hacia abajo dentro de la estructura.

Todo esto con el fin de beneficiar no sólo a la comunidad con la recuperación del espacio público, sino también para la tranquilidad de los usuarios de los respectivos vehículos, ya que puede realizar sus actividades respectivas con la seguridad de que su vehículo está protegido durante el tiempo que ellos requieran para sus actividades. (Coy, Niño & Zárrate, 2013)



Fuente. Coy, Niño & Zárrate, 2013

La oferta actual de parqueaderos es de una sola planta y los cupos son limitados por el uso del espacio. Ninguno ofrece la posibilidad de un multinivel para un mejor aprovechamiento del espacio, lo que remarca que la propuesta de parqueaderos multinivel o usar duplicadores de parqueo, sigue siendo una opción llamativa para los usuarios. (Coy, Niño & Zárrate, 2013)

Para la construcción y puesta en funcionamiento del parqueadero se puede concluir que es una alternativa viable tanto económica, ambiental y socialmente, ya que permite solucionar los problemas de estacionamiento y movilidad en el sector, puesto que las características sociales y demográficas de esta zona, indican que hay una necesidad latente de este tipo de construcción, que como valor agregado en este proyecto, presenta la utilización de tecnología (duplicador de parqueo) que permite automatizar el proceso de parqueo, con lo cual se optimiza el espacio y preservación de la integridad de los vehículos. (Coy, Niño & Zárrate, 2013).

Cuando comparamos un parqueadero inteligente con un parqueadero desarrollado en construcción tradicional, bien sea a nivel del piso o en altura y en concreto, encontramos que:

- Se parquean más vehículos en igual espacio, lo que se refleja en mejor utilización del espacio disponible.
- Permite un mejor manejo de los índices de construcción para el cumplimiento de las normas legales.
- Parqueaderos a nivel de piso, subterráneos o combinados, en varios pisos, sin necesidad de rampas entre pisos, ni escaleras.
- No se necesitan ascensores, ni escaleras para el desplazamiento de los conductores de los vehículos en el parqueadero.
- Mejor respuesta sísmica en función del tipo y el sistema de la estructura
- Diseños de acuerdo a parámetros como: horas de máxima entrada y retiro de vehículos, tiempo promedio para el retiro de los vehículos y otros factores específicos.
- El ingreso y retiro de los vehículos puede ser en varios pisos.
- La garantía sobre los elementos importados es otorgada por los proveedores internacionales.
- Mantenimientos preventivos y correctivos en el sitio, con posibilidad de ser realizados en horarios no hábiles y operaciones más limpias.
- Bajos niveles de ruido y de vibración durante la operación de recibo y entrega de los vehículos.
- Opcionalmente se pueden instalar sistemas adicionales de control como cámaras de video, sistemas anti incendios, etc. Equipos de fácil instalación.
- Plantas eléctricas de relevo para eventuales cortes de la corriente, permiten la continuidad

del servicio sin interrupción alguna.

- Como es un bien mueble, en un momento que se determine, pueden ser trasladados y hasta divididos de acuerdo a las secciones que lo compongan.

- Múltiples sensores y dispositivos de seguridad, proporcionan y garantizan un excelente nivel de seguridad en toda la operación de recibo y retorno de los vehículos en el parqueadero, cumpliendo con las más exigentes normas internacionales de calidad y seguridad operacional.

Con respecto a la generación de empleo, aquí es necesario capacitarlos en el manejo de los elevadores, de igual manera se concibe el trabajo formal. (<http://i-park.com.co>, s.f.)

9.3 Rendición de cuentas

La poca o casi ninguna información de las cuentas (ingresos y egresos) y estados financiero dadas a la ciudadanía y al público en general, hace difícil y casi imposible acceder a las rendición de cuentas por parte de CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO lo cual deja en duda la transparencia de las mismas. La documentación sobre los recaudos de la concesión no está disponible al público ni en las oficinas de la concesión, ni en la Alcaldía de Villavicencio, ni en el CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO, la Alcaldía de Villavicencio tienen la información disponible al público

Por lo anterior que se sugiere, presentar la rendición de cuentas en documento al que se pueda acceder fácilmente, ya sea en línea o de manera directa por requisición del ciudadano, J.A.C. ediles, entre otros, permitiendo y/o facilitando el acceso directo a los informes financieros y de recaudo del CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO y transferencias al municipio de Villavicencio y por parte del municipio a los destinos de las transferencias realizadas por el consorcio, permitiendo identificar las necesidades y/o fallas actuales que se presentan con la rendición de cuentas tanto del consorcio como del municipio de Villavicencio. Lo anterior y atendiendo “La Política de Rendición de Cuentas de la Rama Ejecutiva a los Ciudadanos, establecida en el documento Conpes 3654 de 20101”, la cual orienta a consolidar una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Estado y los ciudadanos” (D.N.P., s.f.). así como lo planteado a través del One World Trust, (2005):

... “es el proceso por medio del cual una organización se compromete y ayuda a

equilibrar las necesidades de los actores en su toma de decisiones y actividades, y entrega resultados de acuerdo con este compromiso... (...), tiene su bases en cuatro dimensiones: Transparencia, participación, aprendizaje y evaluación, y mecanismos de retroalimentación que permiten a la organización rendir cuentas, tomar cuentas, y ser responsable ante los actores."

Por lo que se sugiere realizar reuniones de socialización con alguna periodicidad, a fin de enterar a los villavicensenses interesados a cerca de los informes financieros y de recaudo del CONSORCIO y los destinos que ha dado y dará la Alcaldía a las transferencias realizadas y futuras.

9.4 La culturización ciudadana sobre el objeto y uso de las zonas de permitido parqueo

Se hace evidente que las zonas de permitido parqueo en Villavicencio siguen siendo utilizadas masivamente por los ciudadanos, sin que les haga mella los altos costos de parqueo, ni la falta de responsabilidad por los eventos que puedan suceder con el vehículo. La Alcaldía Municipal no ha realizado campañas educativas con respecto a la utilización de las zonas de permitido parqueo, ni el uso de los vehículos para minimizar la congestión vehicular en la zona centro de la ciudad. Se sugiere realizar campañas masivas en las comunidades y a través de diferentes medios de comunicación y redes sociales sobre el uso adecuado de las zonas comunes (vías) del municipio, movilidad y cultura ciudadana, con el fin de generar un cambio de cultura ciudadana, para el mejoramiento de la congestión vehicular y el respeto por las normas de tránsito, normas de convivencia ciudadana y el uso adecuado de las zonas comunes (vías), mejorando la congestión vehicular de la zona centro de Villavicencio.

9.5 Descentralización de los entes administrativos de la ciudad y de la empresa privada y financiera

Es indiscutible que los ciudadanos para realizar cualquier diligencia de carácter administrativo, deben movilizarse al centro de la ciudad de Villavicencio, igualmente cuando necesitan servicios bancarios, o realizar compras, o reclamar un seguro, entre otros muchos servicios y productos que necesite, que por lo general se encuentran ubicados en las zonas centro,

7 de agosto y barzal. Los entes administrativos gubernamentales se encuentran todos ubicados en la zona centro de Villavicencio, así como el comercio, banca, salud y diferentes oficinas que ofrecen servicios y productos que necesita el ciudadano en su diario vivir, por lo que debe salir al centro.

Se sugiere la descentralización de los entes administrativos municipales, departamentales y nacionales, así como exigir a la banca y empresa privada que se descentralicen, con el fin de descongestionar el centro de la ciudad, mejorando al mismo tiempo la administración pública y privada, de cara a la comunidad. También la adecuación en las zonas comerciales de las diferentes comunas, centros de servicio y comerciales, de acuerdo con el POT donde se ubique la empresa pública y privada para que el público pueda tener un más fácil y mejor acceso a ellos. También es factible la construcción de centros zonales de oficinas de la administración municipal y departamental, comprometiendo a la empresa privada a la apertura de sucursales.

9.6 Avanzar en la descongestión del centro de la ciudad, trasladando las Z.P.P

La existencia de un elevado número de vehículos, llegando al caso de optar por compra de un vehículo adicional para poder transportarse sin inconvenientes cuando le corresponda el pico y placa, sumado a la deficiente infraestructura “no planificada” de vías en la ciudad y la poca cultura ciudadana de los villavicensenses, hace que las zonas azules vivan abarrotadas, generando congestión en el centro de la ciudad. Las Z.P.P. se encuentran ubicadas en vías críticas de movilidad, ocasionando mayor congestión, continua y permanente del movimiento vehicular en la zona centro de la ciudad.

Tanto la Alcaldía de Villavicencio como el CONSORCIO, deben modificar la concesión, encontrando zonas adyacentes al centro de la ciudad para ubicar las Z.P.P., al tiempo que la Alcaldía promulgue una resolución en la cual prohíba el ingreso de vehículos a la zona centro, tal como se estableció para el transporte público, (ruta de buses y busetas). Salvo aquellos vehículos que transporten personas con algún grado de discapacidad que dificulte su movilización, mediante un estudio de reubicación realizado por el CONSORCIO en coordinación con la Alcaldía de

Villavicencio, teniendo en cuenta el POT.

9.7 Recurrir a otros medios de transporte, menos congestionantes y contaminantes

La creciente contaminación auditiva, visual y ambiental debido a la continua congestión vehicular de la zona centro de la ciudad de Villavicencio, que se está extendiendo a las zonas periféricas, aumentando la contaminación del entorno del centro de la ciudad por la casi perpetua congestión vehicular.

Se sugiere aumentar a tres dígitos el pico y placa, definiendo horarios y periodos rotativos.

La Alcaldía de Villavicencio debe encargarse de promover y facilitar el uso de Medios alternativos de transporte para descongestionar la ciudad, mejorar el cuidado del medio ambiente y la salud de los habitantes de Villavicencio, disminuyendo el parque automotor que transita a diario las vías céntricas de la ciudad.

También debe ejercer la responsabilidad ambiental por parte de los entes públicos de la ciudad, educando a sus habitantes en cuanto al cuidado del mismo, mejorando al mismo tiempo el perfil epidemiológico de Villavicencio, por medio de campañas educativas en los medios de comunicación y en las calles en cuanto al uso de medios alternativos de transporte, habilitando además ciclo rutas en toda la ciudad, especialmente en la zona centro.

9.8 Establecer incentivos a propietarios de vehículos por aplicación de las normas de tránsito

Ante la carencia de incentivos a propietarios de vehículos por aplicación de las normas de tránsito en la ciudad, existe poca disposición de las personas a cumplir con la normatividad de tránsito, generando aumento de la congestión vehicular por falta del cumplimiento de la normatividad de tránsito y transporte en la ciudad de Villavicencio. Se sugiere a la administración municipal, establecer premios (con beneficios tributarios) a aquellos ciudadanos que no tengan comparendos, incentivando la cultura ciudadana del respeto y cumplimiento a la normatividad vigente. Se debe generar un cambio cultural en la ciudadanía que redundará en beneficios respecto a la congestión vehicular que afecta la zona centro de Villavicencio, mediante campañas

educativas en los medios de comunicación y en las calles sobre el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

9.9 Seguimiento y control al servicio que presta el consorcio a través de la ZPP

Ante las quejas de los usuarios y de los trabajadores del CONSORCIO, la falta de seguimiento y control al servicio que presta el consorcio a través de la ZPP que se evidencia en la calidad del mismo, a través de sus recaudadores y de la poca o ninguna seguridad y estabilidad laboral que tienen.

Se recomienda ejercer un mayor seguimiento al servicio que presta el consorcio a través de la ZPP, y mejorar la condición laboral de las personas vinculadas con el CONSORCIO, obligándolo a ofrecer empleo formal, a la vez que brinde capacitaciones sobre seguridad y salud en el trabajo, atención al público, servicio pos venta y relaciones humanas, una mejora laboral que se verá reflejada en la calidad del servicio prestado.

Tabla 25. Planes de mejoramiento

ENTIDAD: ALCALDIA DE VILLAVICENCIO												
CONSECIÓN												
No Hallazgo	Descripción hallazgo (No más de 50 palabras)	Causa del hallazgo	Efecto del hallazgo	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Metas	Denominación de la Unidad de medida de la Meta	Unidad de Medida de la Meta	Fecha iniciación Metas	Fecha terminación Metas	Plazo en semanas de las Meta	Area Responsable
PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2017												
1	Poco o ninguna rendición de cuentas al público, es difícil y casi imposible acceder a las rendiciones de cuentas por parte de CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO, lo que deja en duda la transparencia de las mismas	La documentación sobre los recaudos de la concesión no está disponible al público ni en las oficinas de la concesión, ni en la Alcaldía de Villavicencio.	Ni el CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO, ni la Alcaldía de Villavicencio tienen la información disponible al público	Presentar la rendición de cuentas en documento al que se pueda acceder fácilmente, ya sea en línea o de manera directa por requisición del ciudadano, J.A.C. ediles, entre otros.	El acceso directo a los informes financieros y de recaudo del CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO y transferencias al municipio de Villavicencio y por parte del municipio a los destinos de las transferencias realizadas por el consorcio	Identificar las necesidades y/o fallas actuales que se presentan con La rendición de cuentas tanto del consorcio como del municipio de Villavicencio	Informes	1	Marzo 30/2017	Mayo 30/2017	8	CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO
						Realizar reuniones de socialización con alguna periodicidad, a fin de enterar a los villavicensenses interesados a cerca de los informes financieros y de recaudo del CONSORCIO y los destinos que dará o dio la Alcaldía a las transferencias realizadas	Socializaciones	2	Marzo 30/2017	Mayo 30/2017	8	Secretaría Hacienda del municipio de Villavicencio
2	La falta de culturización ciudadana sobre el objeto y uso de las zonas de parqueo	Se hace evidente que las zonas de permitido parqueo en Villavicencio siguen siendo utilizadas masivamente por los ciudadanos, sin que les haga mella los altos costos de parqueo, ni la falta de responsabilidad por los eventos que puedan suceder con el vehículo	La Alcaldía Municipal no ha realizado campañas educativas con respecto a la utilización de las zonas de permitido parqueo, ni el uso de los vehículos para minimizar la congestión vehicular en la zona centro de la ciudad.	Realización de campañas masivas en las comunidades y a través de diferentes medios de comunicación y redes sociales sobre el uso adecuado de las zonas comunes (vías) del municipio, movilidad y cultura ciudadana.	Generar un cambio de cultura ciudadana, para el mejoramiento de la congestión vehicular y el respeto por las normas de tránsito, normas de convivencia ciudadana y el uso adecuado de las zonas comunes (vías)	Campañas de educación y cultura ciudadana sobre el objeto y uso de las zonas de permitido parqueo y comportamiento ciudadano para mejorar la congestión vehicular de la zona centro de Villavicencio.	- capacitaciones	100%	Marzo 30/2017	Abril 30/2017	4	Dirección de Transporte y Tránsito, Secretaría de educación municipal Secretaría de Gestión Social y Part. Comunitaria Secretaría de Control Físico

ENTIDAD: ALCALDIA DE VILLAVICENCIO												
CONSECIÓN												
No Hallazgo	Descripción hallazgo (No más de 50 palabras)	Causa del hallazgo	Efecto del hallazgo	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Metas	Denominación de la Unidad de medida de la Meta	Unidad de Medida de la Meta	Fecha iniciación Metas	Fecha terminación Metas	Plazo en semanas de las Meta	Area Responsable
PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2017												
												Secretaria de Movilidad Secretaria de Comunicaciones y Prensa
3	Completa centralización de los entes administrativos de la ciudad y de la empresa privada y financiera	Es obvio que los ciudadanos en general para realizar cualquier diligencia de carácter administrativo, debe movilizarse al centro de la ciudad de Villavicencio, igualmente cuando necesita servicios bancarios, o realizar compras, o reclamar un seguro, entre otros muchos servicios y productos que necesita, por lo general se encuentran ubicados en las zonas centro, 7 de agosto y barzal.	Los entes administrativos gubernamentales se encuentran todos ubicados en la zona centro de Villavicencio, así como el comercio, banca, salud y diferentes oficinas que ofrecen servicios y productos que necesita el ciudadano en su diario vivir, debe salir al centro.	La descentralización de los entes administrativos municipales, departamentales y nacionales, así como exigir a la banca y empresa privada que se descentralicen.	Descongestionar el centro de la ciudad, mejorando al mismo tiempo la administración pública y privada, de cara a la comunidad.	Adecuar en las zonas comerciales de las diferentes comunas, centros de servicio y comerciales, de acuerdo con el POT donde se ubique la empresa pública y privada para que el público pueda tener un más fácil y mejor acceso a ellos.	Física y administrativa, al tiempo que también es pública y privada Construcción de centros zonales de oficinas de la administración municipal y departamental, comprometiéndose a la empresa privada a la apertura de	8 (1 por comuna)	2 de Octubre/ 2017	1 de Diciembre/ 2017	8	Secretaria de Infraestructura Secretaria de Desarrollo Institucional Secretaria Hacienda Secretaria de Gobierno Secretaria de Control Físico Secretaria de Competitividad y Desarrollo Secretaria de Planeación

ENTIDAD: ALCALDIA DE VILLAVICENCIO												
CONSECIÓN												
No Hallazgo	Descripción hallazgo (No más de 50 palabras)	Causa del hallazgo	Efecto del hallazgo	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Metas	Denominación de la Unidad de medida de la Meta	Unidad de Medida de la Meta	Fecha iniciación Metas	Fecha terminación Metas	Plazo en semanas de las Meta	Area Responsable
PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2017												
							sucursales					Sector financiero Sector salud Empresa privada Comercio de la ciudad
4	No se ha avanzado en la descongestión del centro de la ciudad, a pesar de la creación de las Z.P.P. y la implementación del pico y placa.	La existencia de un elevado número de vehículos, llegando al caso de optar por compra de un vehículo adicional para poder transportarse sin inconvenientes cuando le corresponda el pico y placa, sumado a la deficiente infraestructura "no planificada" de vías en la ciudad y la poca cultura ciudadana de los villavicensenses, hace que las zonas azules vivan abarrotadas, generando congestión en el centro de la ciudad.	Las Z.P.P. se encuentran ubicadas en vías críticas de movilidad, ocasionando mayor congestión, continua y permanente del movimiento vehicular en la zona centro de la ciudad.	Tanto la Alcaldía de Villavicencio como el CONSORCIO, deben modificar la concesión, encontrando zonas adyacentes al centro de la ciudad para ubicar las Z.P.P., al tiempo que la Alcaldía promulgue una resolución en la cual prohíba el ingreso de vehículos a la zona centro, tal como se estableció para el transporte público, (ruta de buses y busetas). Salvo aquellos vehículos que transporten personas con	Descongestionar el centro de la ciudad	Reubicación de las actuales Z.P.P. del centro de la ciudad hacia la periferia del mismo.	Estudio de reubicación realizado por el CONSORCIO en coordinación con la Alcaldía de Villavicencio, teniendo en cuenta el POT.	100%	1 de Abril/2017	30 de Abril/2017	4	CONSORCIO Secretaría de movilidad Alcaldía de Villavicencio

ENTIDAD: ALCALDIA DE VILLAVICENCIO												
CONSECIÓN												
No Hallazgo	Descripción hallazgo (No más de 50 palabras)	Causa del hallazgo	Efecto del hallazgo	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Metas	Denominación de la Unidad de medida de la Meta	Unidad de Medida de la Meta	Fecha iniciación Metas	Fecha terminación Metas	Plazo en semanas de las Meta	Area Responsable
PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2017												
				algún grado de discapacidad que dificulte su movilización.								
5	Insuficientes parqueaderos privados en la zona centro de la ciudad	La congestión por el creciente uso de las Z.P.P. , debido a que los pocos parqueaderos existentes no poseen la infraestructura suficiente para albergar los vehículos necesarios, debido al aumento del parque automotor	Elevada congestión en las vías de la zona centro de la ciudad, por el parqueo adecuado e inadecuado de los vehículos.	Estudiar diferentes propuestas de construcción de parqueaderos que ayuden a solucionar el problema de congestión vehicular en la zona centro.	Permitir mayor movilidad en la zona centro de Villavicencio.	Alianzas público-privadas para construcción y administración en parqueaderos tecnificados e innovadores que ahorren espacio y tengan una mayor capacidad.	Licitaciones para construcción de parqueaderos	4	3 de Abril/2017	16 de Dic./2017	34	Secretaria de Infraestructura Secretaria de Desarrollo Institucional Secretaria Hacienda Secretaria de Gobierno Secretaria de Control Físico Secretaria de Competitividad y Desarrollo Secretaria de Planeación Sector financiero Sector salud

ENTIDAD: ALCALDIA DE VILLAVICENCIO												
CONSECIÓN												
No Hallazgo	Descripción hallazgo (No más de 50 palabras)	Causa del hallazgo	Efecto del hallazgo	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Metas	Denominación de la Unidad de medida de la Meta	Unidad de Medida de la Meta	Fecha iniciación Metas	Fecha terminación Metas	Plazo en semanas de las Meta	Area Responsable
PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2017												
												Empresa privada
6	No se recurre a otros medios de transporte, menos congestionantes y contaminantes	Creciente contaminación auditiva, visual y ambiental debido a la continua congestión vehicular de la zona centro de la ciudad de Villavicencio, que se está extendiendo a las zonas periféricas	Aumento de la contaminación del entorno del centro de la ciudad por la casi perpetua congestión vehicular.	Aumentar a tres dígitos el pico y placa, definiendo horarios y periodos rotativos. La Alcaldía de Villavicencio debe encargarse de promover y facilitar el uso de Medios alternativos de transporte	Descongestionar la ciudad, mejorar el cuidado del medio ambiente y la salud de los habitantes de Villavicencio.	Disminuir el parque automotor que transita a diario las vías céntricas de la ciudad. Ejercer la responsabilidad ambiental por parte de los entes públicos de la ciudad, educando a sus habitantes en cuanto al cuidado del mismo, mejorando al mismo tiempo el perfil epidemiológico de Villavicencio	Campañas educativas en los medios de comunicación y en las calles en cuanto al uso de medios alternativos de transporte. Habilitar ciclo rutas en toda la ciudad, especialmente en la zona centro.	100%	3 de Abril/2017	16 de Dic/2017	34	Secretaría de Infraestructura Secretaría de Desarrollo Institucional Secretaría Hacienda Secretaría de Gobierno Secretaría de Control Físico Secretaría de Competitividad y Desarrollo Secretaría de Planeación

ENTIDAD: ALCALDIA DE VILLAVICENCIO												
CONSECIÓN												
No Hallazgo	Descripción hallazgo (No más de 50 palabras)	Causa del hallazgo	Efecto del hallazgo	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Metas	Denominación de la Unidad de medida de la Meta	Unidad de Medida de la Meta	Fecha iniciación Metas	Fecha terminación Metas	Plazo en semanas de las Meta	Area Responsable
PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2017												
												Sector financiero Sector salud Empresa privada
7	Carencia de incentivos a propietarios de vehículos por aplicación de las normas de tránsito en la ciudad	Poca disposición de las personas a cumplir con la normatividad de tránsito	Aumento de la congestión vehicular por falta del cumplimiento de la normatividad de tránsito y transporte en la ciudad de Villavicencio	La administración, premiara a aquellos ciudadanos que no tengan comparendos, con beneficios tributarios.	Incentivar la cultura ciudadana del respeto y cumplimiento a la normatividad vigente.	Generar un cambio cultural en la ciudadanía que redundará en beneficios respecto a la congestión vehicular que afecta la zona centro de Villavicencio	Campañas educativas en los medios de comunicación y en las calles sobre el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte	60%	3 de Abril/2017	16 de Dic/2017	34	Secretaria de Infraestructura Secretaria de educación Secretaria de Desarrollo Institucional Secretaria Hacienda Secretaria de Gobierno Secretaria de Control Físico Secretaria de Competitividad y Desarrollo

ENTIDAD: ALCALDIA DE VILLAVICENCIO												
CONSECIÓN												
No Hallazgo	Descripción hallazgo (No más de 50 palabras)	Causa del hallazgo	Efecto del hallazgo	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Metas	Denominación de la Unidad de medida de la Meta	Unidad de Medida de la Meta	Fecha iniciación Metas	Fecha terminación Metas	Plazo en semanas de las Meta	Area Responsable
PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2017												
8	Falta de seguimiento y control al servicio que presta el consorcio a través de la ZPP	Quejas de los usuarios y de los trabajadores del CONSORCIO	la falta de seguimiento y control al servicio que presta el consorcio a través de la ZPP se evidencia en la calidad del mismo, a través de sus recaudadores y de la poca o ninguna seguridad y estabilidad laboral que tienen.	Ejercer un mayor seguimiento y del al servicio que presta el consorcio a través de la ZPP	Mejorar la condición laboral de las personas vinculadas con el CONSORCIO	Mejora laboral reflejada en la calidad del servicio prestado	Capacitaciones sobre seguridad y salud en el trabajo, atención al público Servicio pos venta Relaciones humanas Formalización del tipo de vinculación laboral.	100%	3 de Abril/2017	31 de Mayo2017	8	CONSORCIO Procuraduría Ministerio del trabajo

Referencias Bibliográficas

Asamblea Nacional Constituyente, Republica de Colombia. 1991. En línea en <http://www.constitucioncolombia.com/titulo-11/capitulo-3/articulo-313>

Alcaldía de Villavicencio. 2012. Plan de movilidad de la ciudad de Villavicencio. Fase I. documento en línea encontrado en www.alcaldiadevillavicencio.gov.co/.../planes/PlanMovilidad.pdf

Alcaldía de Villavicencio. 2016. Desempleo disminuyó en la ciudad de Villavicencio: DANE. En línea en http://www.villavicencio.gov.co/index.php?option=com_content&task=view&id=7151&Itemid=

Arango, M. (2004). Deambulantes: de la ciudad al espacio cósmico. Investigar para hacer ciudad. Editorial Pre-Til.

Basto, B. & Barbosa, M. (1990). Economía informal: mercado callejero urbano estacionaria. tesis de grado. Facultad de economía. Bogotá: Universidad de la Salle.

Castaño Tovar, Amanda. 2014. Gobierno de la Ciudad publicó Decreto 139 “Por medio del cual se fija la tarifa de la tasa y el horario de las zonas de permitido parqueo para el año 2014 y se fijan otras disposiciones”. En línea en http://www.villavicencio.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=5012:gobierno-de-la-ciudad-publico-decreto-139-por-medio-del-cual-se-fija-la-tarifa-de-la-tasa-y-el-horario-de-las-zonas-de-permitido-parqueo-para-el-ano-2014-y-se-fijan-otras-disposiciones&catid=6:noticias-destacadas

Congreso de la Republica de Colombia.1993. Ley 105. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. En línea en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296>

Congreso de la Republica de Colombia. 1989. Ley 9 de 1989. (enero 11) por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones. En línea en www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296

Corte Constitucional. Sentencia SU360 de 1999.

Corte Constitucional. Sentencia C-346 de 1997.

Coy, C. Niño Bogoya, T. & Zárrate Díaz, L. 2013. Construcción de parqueadero en el barrio Palermo – Bogotá. Curso de Diseño de Proyectos - Universidad Nacional Abierta Y A Distancia UNAD. En línea en <https://es.slideshare.net/lizetzd/trabajo-final-grupo196>

DANE. 2010. Encuesta Nacional de Hogares. Villavicencio.

file:///C:/Users/full%20color1/Downloads/BOLETIN%20474%20DEL%20GOBIERNO%20DE%20LA%20CIUDAD%202014.pdf FECHA: 15 / 05 / 2014 1150-07.01| BOLETÍN N°474

García, Muñoz Tomás. 2005. Etapas del proceso investigador: Población y muestra. p.15.

Harman, Juan Felipe. 2015. El negociazo de las zonas azules. En línea en <http://www.region365.com/2015/05/el-negociazo-de-las-zonas-azules.html>

La Patria.com. 2013. Mal uso de zonas azules. En línea en <http://www.lapatria.com/denuncie/mal-uso-de-zonas-azules-43402>

Mojica, Camila. 2016. “Zonas azules” de Villavicencio, en el ojo del huracán. En línea en <http://www.decibeles.com.co/zonas-azules-de-villavicencio-en-el-ojo-del-huracan/>
Escrito por: Camila Mojica

Nieto Loaiza, Pablo. 200. El Espacio Público: Un Derecho. Tesis de Grado. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.

Ocu.org, 2016. Estudio sobre el aparcamiento regulado en España. En línea en <https://www.ocu.org/organizacion/prensa/notas-de-prensa/2016/aparcamientoregulado>.
Fecha de consulta 8 de Noviembre de 2016.

OIT, 2002. La Resolución de 2002, Conclusiones párrafo 3.

Our Global Neighborhood. 1995. - Report of the Commission on Global Neighborhood. En línea en www.bibliotecapleyades.net/.../sociopol_globalizatio...

Rey Valderrama, Fernando. 2003. Revista científica Ciencia E Ingeniería Neogranadina, edición 13. p. 41-51 2003
https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=11&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi3IYydoI_MAhUBQCYKHRa3A2EQFghOMAO&url=https%3A%2F%2Fdiagonalnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F5313921.pdf&usg=AFQjCNEE8aF1H73nHP0WuCv-Wv1I3j7PCQ&sig2=OIpE-qVOj6L7JfQ-oMB70Q&bvm=bv.119408272,d.eWE

Ríos Flores, Ramiro Alberto; Vicentini, Vera Lucia; Acevedo-Daunas, Rafael M. 2013. Guía práctica: El estacionamiento y gestión de demanda vehicular Políticas en América Latina. En línea en <https://publications.iadb.org/handle/11319/3577?locale-attribute=en#sthash.exP9J7DN.dpuf>.

Urrego Lozano, Fernando. 2016. 61.279 vehículos, es el parque automotor activo de Villavicencio. En línea en http://www.villavicencio.gov.co/index.php?option=com_content&task=view&id=5487&Itemid

Velásquez, M. Carmen V. (2015) Espacio público y movilidad urbana – Sistemas integrados de transporte masivo (SITM). Tesis de doctoral. Universidad de Barcelona. En línea en http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01.CVVM_1de5.pdf

Zonav.co. 2015. Zonas de Permitido Parqueo: sí sirven. En línea en <http://zonav.co/zonav-si-sirve/>

Anexo 1. Cronograma y presupuesto

Tabla 26. Cronograma de Actividades

ACTIVIDAD	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
TRABAJO DE CAMPO												
TOMA DE MUESTRA												
RECOLECCIÓN DE DATOS (TABULACIÓN)												
ANÁLISIS DE DATOS												
ELABORACIÓN DEL PLAN DE MEJORAMIENTO												
SUSTENCIÓN												

RECURSOS NECESARIO

RECURSO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO
Equipo Humano	ENCUESTADOR - ENTREVISTADOR	\$300.000
Equipos y Software	1 EQUIPO COMPUTO PC	\$500.000
Viajes y Salidas de Campo	APLICACIÓN- DESARROLLO ENTREVISTA	\$100.000
Materiales y	ELEMENTOS DE OFICINA	\$150.000

suministros		
Bibliografía	NO APLICA	\$0
TOTAL		\$1.050.000

RESULTADOS O PRODUCTOS ESPERADOS

RESULTADO/PRODUCTO ESPERADO	INDICADOR	BENEFICIARIO
Mejoramiento de la medida ejecutada y desarrollo de la misma en las ZPP	98 %	Municipio de Villavicencio, ciudadanía en general usuarios directos e indirectos del servicio
Presentación de propuesta a la alcaldía de la ciudad de Villavicencio de plan de mejoramiento en la implementación de las zonas de permitido parqueo	95 %	Municipio de Villavicencio, ciudadanía en general usuarios directos e indirectos del servicio
Insumo base para nuevos trabajos investigativos	100%	Municipio de villa vivencio y ciudadanía en general
Trabajo articulado con la administración municipal de Villavicencio - secretaria movilidad – y consorcio	95%	Municipio de Villavicencio ciudadanía en general – usuarios del servicio
NO APLICA		

Anexo 2. Detalle del Proceso Número LP-004 DE 2014 - Z.P.P.

Detalle del Proceso Número LP-004 DE 2014

META - ALCALDÍA MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO		
Información General del Proceso		
Tipo de Proceso	Licitación Pública	
Estado del Proceso	Celebrado	
Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación	
Grupo	[F] Servicios	
Segmento	[83] Servicios Públicos y Servicios Relacionados con el Sector Público	
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	<div></div>	
Cuantía a Contratar	\$ 491,705,121	
Tipo de Contrato	Concesión	
Ubicación Geográfica del Proceso		
Departamento y Municipio de Ejecución	Meta : Villavicencio	
Departamento y Municipio de Obtención de Documentos	Meta : Villavicencio	
Dirección Física de Obtención de Documentos	Calle 40 No. 33-64 2do Piso Oficina de Contratación Edificio Alcaldia de Villavicencio	

Proceso	
Departamento y Municipio de Entrega	Meta : Villavicencio
Documentos	
Dirección Física de Entrega de Documentos del Proceso	Calle 40 No. 33-64 2do Piso Oficina de Contratación Edificio Alcaldía de Villavicencio
Cronograma del Proceso	
Fecha y Hora de Apertura del Proceso	20-03-2014 05:00 p.m.
Fecha y Hora de Cierre del Proceso	11-04-2014 09:00 a.m.
Datos de Contacto del Proceso	
Correo Electrónico	contratacion.alcvcio@gmail.com
Información de la Adjudicación del Proceso	
Calificación definitiva de los proponentes - Orden de elegibilidad	CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO. HABIL JURIDICA, TECNICA Y FINANCIERAMENTE. CALIFICACION 750 PUNTOS
Nombre ó Razón Social del proponente seleccionado	CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO REPRESENTADA LEGALMENTE POR DANIEL GRISALES SÁNCHEZ
Información de los Contratos Asociados al Proceso	
Número del Contrato	CONTRATO 811 DE 2014
Estado del Contrato	Celebrado
Objeto del Contrato	ENTREGAR EN CONCESIÓN LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN, SEÑALIZACIÓN Y

	PRESERVACIÓN DE LAS ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO, EN EL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO - META
Cuantía Definitiva del Contrato	\$491,705,121.00 Peso Colombiano
Nombre o Razón Social del Contratista	CONSORCIO ZONAS PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO
Identificación del Contratista	Nit de Persona Jurídica No. 900727749-3
País y Departamento/Provincia de ubicación del Contratista	Colombia : Meta
Dirección Física del Contratista	CALLE 47 BIS B N° 28-84 LOCAL 2
Nombre del Representante Legal del Contratista	DANIEL GRISALES SANCHEZ
Identificación del Representante Legal	Cédula de Ciudadanía No. 9872659
Valor Contrato Interventoría Externa	\$.00
Fecha de Firma del Contrato	07 de mayo de 2014
Fecha de Inicio de Ejecución del Contrato	09 de mayo de 2014
Plazo de Ejecución del	84 Meses

Contrato	
Destinación del Gasto	No Aplica

Fuente. <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=14-1-114567>

Anexo 3. Contrato de concesión – Z.P.P.



Oficina de Contratación

www.villavicencio.gov.co

CONTRATO DE CONCESIÓNNo. **0111** DE **07 MAY 2014**

OBJETO:	ENTREGAR EN CONCESIÓN LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN, SEÑALIZACIÓN Y PRESERVACIÓN DE LAS ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO EN LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO - META CELEBRADO ENTRE EL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO Y EL CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO.
VALOR:	CUATROCIENTOS NOVENTA Y UN MILLONES SETECIENTOS CINCO MIL CIENTO VEINTIÚN PESOS (\$491.705.121.00) MCTE.
PLAZO:	SIETE (7) AÑOS.
CONCESIONARIO:	CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO
NIT:	900727749 – 3
R/L:	DANIEL GRISALES SÁNCHEZ C.C. No. 9.872.659 DE PEREIRA

Entre los suscritos **JUAN MARIO FLOREZ SALCEDO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.325.842 expedida en Villavicencio, quien actúa en nombre e y representación del **MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO (META)**, en su carácter de Jefe de la Oficina de Contratación del Municipio con la Resolución No. 778 de fecha treinta (30) de junio de 2011, quien para los efectos del presente contrato se llamará **EL CONCEDENTE**, por una parte; y por la otra, el **CONSORCIO ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO DE VILLAVICENCIO**, identificado con el Nit. No. **900727749 – 3**, conformado por las siguientes empresas **ASOCIACIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDADES –APD–** con un porcentaje de participación del 2%; **ASESORÍAS, INVERSIONES Y CONSULTORÍAS DE COLOMBIA S.A.S** con un porcentaje del 49%; y **ASESORÍAS Y SERVICIOS INTEGRALES DEL OCCIDENTE S.A.S** con un porcentaje de participación del 49%; representado legalmente por **DANIEL GRISALES SÁNCHEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.872.659 de Pereira (Risaralda), quien en adelante se denominará **EL CONCESIONARIO**, celebramos el presente contrato de Concesión previas las siguientes:

CONSIDERACIONES

1. Que el **ALCALDE DE VILLAVICENCIO** profirió la resolución No. 174 del 31 de mayo de 2012 mediante la cual delego en los **SECRETARIOS DE DESPACHO** de Villavicencio la competencia para dirigir la fase de planeación de los procesos de contratación.
2. Que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD** de Villavicencio, elaboró los estudios previos en los que sustento entre otras cosas la necesidad, la oportunidad, la conveniencia y demás aspectos relativos a la planeación de la contratación para la administración, operación, explotación, señalización y preservación de las zonas de permitido parqueo en la ciudad de Villavicencio – Meta.
3. Que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD** de Villavicencio tomó como base para la presente contratación el estudio del año 2012 denominado “Apoyo jurídico, financiero, técnico y operativo en la implementación de las zonas de permitido parqueo en la ciudad de Villavicencio” y que hace parte del presente contrato.



Calle 40 No. 33-64 2do Piso / Teléfono 6715809 / Villavicencio - Meta

CONTRATO DE CONCESIÓN

No. 0111-3 DE 07 MAY 2014

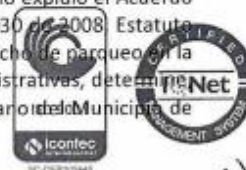
4. Que el inciso primero del artículo 82 de la Constitución Política establece: "Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular".
5. Que la Ley 9 de 1989 en el artículo 5º define el espacio público como "El conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes".
6. Que el inciso segundo del artículo 5º ibídem, señala que constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la seguridad y tranquilidad ciudadana; y en artículo 7º ídem de faculta a los Municipios para contratar con las entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público, el patrimonio inmobiliario y las áreas de cesión obligatoria para vías, zonas verdes y servicios comunales.
7. Que la Ley 105 de 1993 en el artículo 28 estipula que los Municipios podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas".
8. Que así mismo, el Decreto 1504 del 04 de agosto de 1998 al reglamentar el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial, orienta el manejo del espacio público determinando sus componentes, y el artículo 18 señalando que "Los municipios y distritos podrán contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico para el Municipio o Distrito el espacio público, sin que impida a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito".
9. Que el artículo 313 numeral 3º de la Constitución Política establece que corresponde al Concejo Municipal autorizar al Alcalde para celebrar contratos.
10. Que el artículo 119 de la Ley 769 de 2002 dispone que solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán entre otras actividades, ordenar el cierre temporal de las vías, la demarcación de las zonas, la colocación o retiro de las señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.
11. Que conforme al artículo 76 ídem, está prohibido estacionar vehículos en los lugares donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
12. Que el artículo 2º de la Ley 769 de 2002 define entre otros conceptos, el de estacionamiento como "el sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito".
13. Que aunado a lo anterior el Honorable Concejo del Municipio de Villavicencio expidió el Acuerdo 196 del 29 de agosto de 2013 "por medio del cual se modifica el acuerdo 030 de 2008, Estatuto Tributario del Municipio de Villavicencio, estableciéndose la tasa por el derecho de parqueo en la vía pública, se autoriza al Alcalde para que adelante las actuaciones administrativas, determine, reglamente e implemente las Zonas de Permitido Parqueo en el casco urbano del Municipio de Villavicencio".



CONTRATO DE CONCESIÓN

No. 0111-3 DE 07 MAY 2014

4. Que el inciso primero del artículo 82 de la Constitución Política establece: "Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular".
5. Que la Ley 9 de 1989 en el artículo 5º define el espacio público como "El conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes".
6. Que el inciso segundo del artículo 5º ibidem, señala que constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la seguridad y tranquilidad ciudadana; y en artículo 7º ídem de facultada a los Municipios para contratar con las entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público, el patrimonio inmobiliario y las áreas de cesión obligatoria para vías, zonas verdes y servicios comunales.
7. Que la Ley 105 de 1993 en el artículo 28 estipula que los Municipios podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas".
8. Que así mismo, el Decreto 1504 del 04 de agosto de 1998 al reglamentar el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial, orienta el manejo del espacio público determinando sus componentes, y el artículo 18 señalando que "Los municipios y distritos podrán contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico para el Municipio o Distrito el espacio público, sin que impida a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito".
9. Que el artículo 313 numeral 3º de la Constitución Política establece que corresponde al Concejo Municipal autorizar al Alcalde para celebrar contratos.
10. Que el artículo 119 de la Ley 769 de 2002 dispone que solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán entre otras actividades, ordenar el cierre temporal de las vías, la demarcación de las zonas, la colocación o retiro de las señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.
11. Que conforme al artículo 76 ídem, está prohibido estacionar vehículos en los lugares donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
12. Que el artículo 2º de la Ley 769 de 2002 define entre otros conceptos, el de estacionamiento como "el sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito".
13. Que aunado a lo anterior el Honorable Concejo del Municipio de Villavicencio expidió el Acuerdo 196 del 29 de agosto de 2013 "por medio del cual se modifica el acuerdo 030 de 2008, Estatuto Tributario del Municipio de Villavicencio, estableciéndose la tasa por el derecho de parqueo en la vía pública, se autoriza al Alcalde para que adelante las actuaciones administrativas, determine, reglamente e implemente las Zonas de Permitido Parqueo en el casco urbano del Municipio de Villavicencio".



CONTRATO DE CONCESIÓN

No. 0811 DE 07 MAY 2014

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA SEGUNDA. PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN. Este contrato se perfecciona con la suscripción del mismo por las partes. Para su ejecución se requiere la aprobación de la garantía única por parte del Municipio.

CLAUSULA CUADRAGÉSIMA TERCERA. SOLUCION DE CONTROVERSIAS. En caso de presentarse controversias o diferencias en la ejecución del contrato, se recurrirá en primera instancia a los mecanismos alternativos de solución de conflictos de acuerdo a los procedimientos legales establecidos para tal efecto.

CLAUSULA CUADRAGÉSIMA CUARTA. CLAUSULA DECIMA SEGUNDA - RÉGIMEN JURÍDICO: El régimen jurídico aplicable al presente contrato será el previsto en las disposiciones pertinentes de la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, en las normas concordantes y reglamentarias de la misma y en las que la modifiquen, en lo que no se encuentre regulado se aplicarán las normas civiles y comerciales vigentes.

CLAUSULA CUADRAGÉSIMA QUINTA. DOMICILIO CONTRACTUAL: Para todos los efectos legales Se entiende que el domicilio contractual del presente contrato, es la ciudad de Villavicencio – Meta.

CLAUSULA CUADRAGÉSIMA SEXTA. DIRECCIÓN PARA NOTIFICACIONES: Las comunicaciones y correspondencia que se generen con ocasión de la celebración del presente contrato deberán ser dirigidas a las siguientes direcciones:

Dirección del CONCEDENTE: Calle 40 No 33-64. Edificio Alcaldía Municipal. Segundo Piso. Villavicencio – Meta.

Dirección del CONCESIONARIO: CALLE 47 BIS B No. 28-84 LOCAL 2 Villavicencio – Meta. TELS: 313-7925401 / 311-2179456. E-MAIL: consorciozppv@gmail.com

Se suscribe el presente contrato en la Ciudad de Villavicencio a los 07 MAY 2014.

POR EL CONCEDENTE:

POR EL CONCESIONARIO:

JUAN-MARIO FLOREZ SALCEDO
Jefe Oficina de Contratación

DANIEL GRISAYES SÁNCHEZ
C.C No. 9.872.659 de Pereira (Risaralda)
Representante
Consortio Zonas de Permitido Parqueo de Villavicencio



Calle 40 No. 33-64 2do Piso / Teléfono 6715809 / Villavicencio - Meta

Fuente.